88

Ministerio de Defensa
C.S.FF.AA.

Cuerpo Nº 2

FA

Causa Nº 59

Juzgamiento dispuesto por Decreto 2971/83 de las presuntas infracciones previstas en el Código de Justicia Militar señaladas en las actuaciones e informe producido por la Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades Políticas y Estratégico Militares del Conflicto Bélico en el Atlántico Sur.-

PLAN DE OPERACIONES 2/82

MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

07 - Abr - 82

FONDO= CEM
SECCIÓN= CSFFAA
CAJA= 6
CARPETA= 2

APENDICE 2 (FACTORES DE FUERZA Y DEBILIDAD (DESPUES DE DIA D) AL ANEXO 6 (Situación Estratégica Militar) A LA DEMIL Nº 1/82 (CASO MALVINAS)

ENO

FUERZA	DEBILIDAD
1. Conocimiento de probable accionar enemigo por pérdida del factor sorpresa.	1. Carencia de una Fuerza Naval de despliegue rápido.
2. Posibilidad de apoyo por parte de alguna nación agricana y/o de Chile.	2. La cercanía del enemigo los obliga a actuar con celeridad.
3. Presencia de población propia en el área del Objetivo.	3. Carecen de cobertura aérea siempre que no haya un PAL en la zona.
4. Posibilidad de empleo de 1/2 submarinos nucleares en la zona.	4. Las distancias des de las bases normales dificultarián el empleo de FT Navales, Aeronavales y/o Anfibias.
5. El promedio de condiciones meteorológicas desfavorables normalmente imperantes en la zona dificultarán el empleo de la aviación de ataque y observación enemiga.	5. El apoyo logístico de la operación a emprender se verá dificultada muy seriamente por las distancias a sus bases naturales.
6. Posibilidad de contar con la informacion de la posición de las Fuerzas propias, proporcionadas por satélite.	6. La desición del envío de una Fuerza Naval para operar en el Atlántico Sur requiere aprobación de su parlamento lo que implicaría demoras en la adopción de la resolución

- /// -

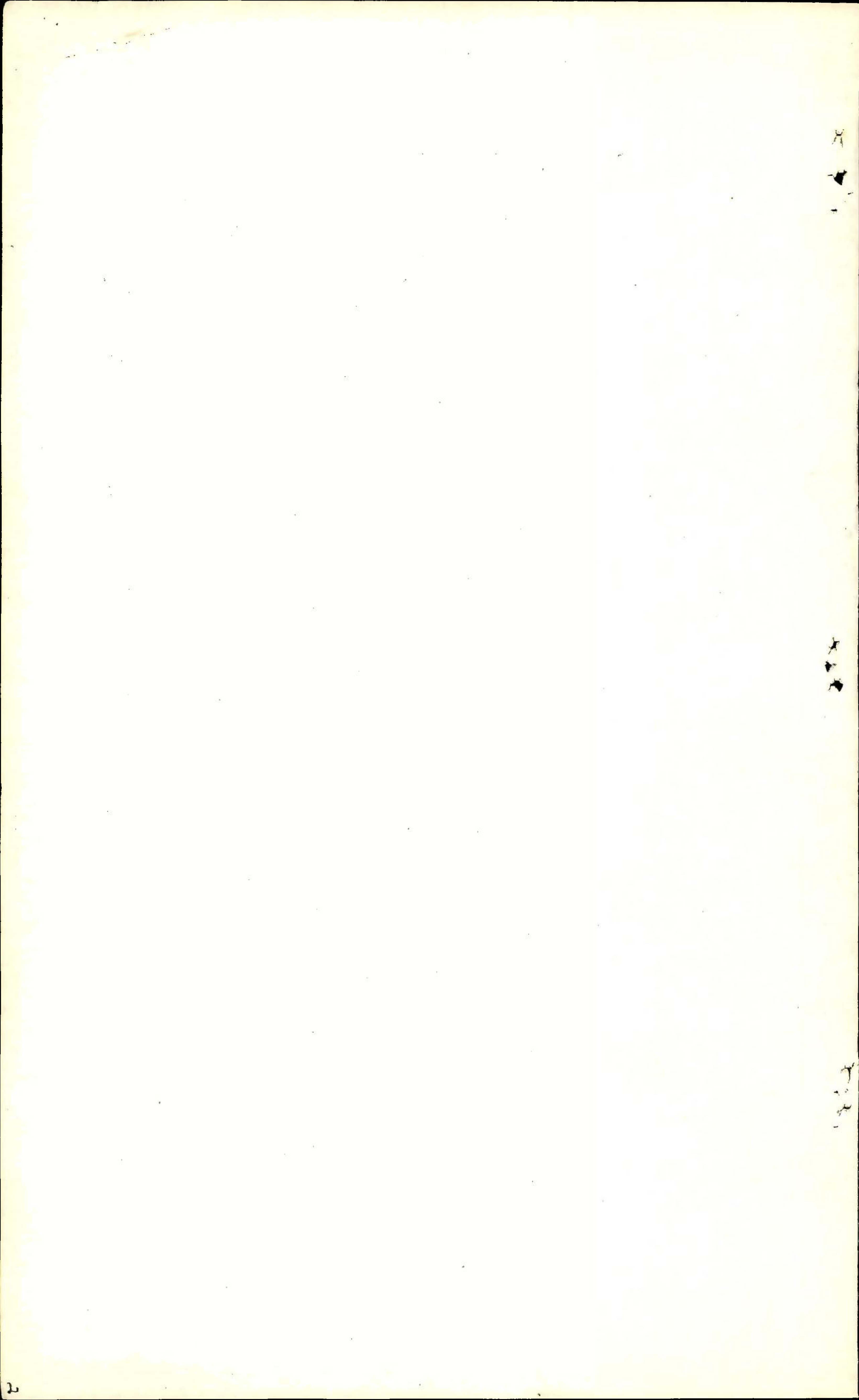
Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible]

- /// -

7. Posibilidad de utilizar la población en tareas de sabotaje.

Visto

Jefe Departam



ANEXO INTELIGENCIA ("CHARLIE")

SITUACION ENEMIGA

PAIS CHILE

F.A.CH

1. A partir del conflicto suscitado entre Argentina y Gran Bretaña por la recuperación de las Islas Malvinas, la FACH desplegó una intensa actividad tendiente a movilizar su Fuerza Aérea, a tales fines ejecutó las siguiente tareas:

1º) Instrumentó la radio-escucha durante las 24 horas, y en especial la zona de PUERTO MONTT.

2º) El Comando Logístico ordenó poner las capacidades a "full" del combustible JP 1 y 100/300.

3º) Desplegó un refuerzo de aviones a la Base Aérea de IBAÑEZ DEL CAMPO.

4º) Mantiene una activa explotación de su Inteligencia que le permite tener actualizado los movimientos de nuestras unidades, niveles de combustibles, etc.

5º) Acción Psicológica: utiliza los medios de comunicación.

ARMADA

2. A acelerado su alistamiento y refuerza sus puertos.

PAIS GRAN BRETAÑA

3. . Evaluación estratégica de conflicto con Gran Bretaña:

ES CO...

Vicecom... Jefe Departam... Programas Acc.

EVALUACION ESTRATEGICA OPERACIONAL DEL CONFLICTO

A. MARCO GENERAL

Gran Bretaña mantiene en el contexto del marco mundial una situación equilibrada con apoyos y enlaces de conveniencia con los países clave.

Su participación en el Pacto del Atlántico Norte significa la aceptación de compromisos mutuos con los países europeos y en los Estados Unidos de Norteamérica que refuerzan los lazos del origén común y la solidaridad auropea.

Si bien el Imperio en decadencia mantiene intereses económicos generadores de compromisos con gran cantidad de países, algunos de ellos antiguas colonias independizadas. Esta situación le brinda a Gran Bretaña una adecuada libertad de acción en el campo estratégico mundial particularmente en aquellos conflictos circunscriptos al Hemisferio Occidental.

Su trayectoria histórica en el campo diplomático le confiere la habilidad de experto en negociaciones tanto bilaterales com en Foros Internacionales.

El desarrollo tecnológico altamente significativo y su trayect ria de potencia Mundial le ha permitido desarrollar unas Fuerzas Armadas acorde con su política de expansión o influencia e puntos distantes de su propio territorio. La situación actual de redimensionamiento de sus FFAA impuestas por el actual gobi no por razones económicas, que los pone en términos de liquidación no es causa suficiente como para que sus capacidades no l permitan ejercer un efecto de Disuación particularmente en países de menos Poder Bélico.

Si tenemos en cuenta que el Conflicto ANGLO-ARGENTINO luego de dilatados 17 años de negociaciones se encuentra actualmente sustentado en tres elementos de Fuerza:

1. Las resoluciones de Foros Internacionales.

2. El Poder Militar.

3. La ocupación física del territorio en disputa.

Vemos que, es factible efectuar un análisis de estos elementos sin solución y sus conclusiones para la situación actual.

B. SITUACION ESTRATEGICA DE GRAN BRETAÑA

1. Situación existente

a. Factor Político

1º) Política interna: La evolución seguida por la Situación Política interna de Gran Bretaña sufrió un vuel co luego de la situación inicial donde, el sorpresiv

Vicecom... Jefe Depart...

4

C. INFLUENCIA DE LA EVALUACION ESTRATEGICA EN EL PODER MILITAR

1. La ocupación argentina de las Islas Malvinas acentúo la desestabilización del gobierno británico y si bien Gran Bretaña ha perdido su asentamiento en las islas, la inmediata convocatoria del Consejo de Seguridad de la ONU, conjuntamente con otras medidas políticas le permitieron contrarrestar esta pérdida con un éxito político.

2. Este éxito político le otorga a Gran Bretaña tiempo para acordar nuevos arreglos internacionales y le brinden la posibilidad de un alistamiento más adecuado de sus fuerzas, porqué la acción de fuerza llevada a cabo por Argentina no puede tener sólo una respuesta política.

3. Gran Bretaña debe emplear sus fuerzas y tiene que hacer algo con ellas, desde lo justo - como salvar la dignidad herida, hasta el desarrollo de acciones cruentas propias de una guerra, situación esta última que hubiese quedado como única alternativa si a la pérdida de su asentamiento en la isl se hubiere sumado una derrota política en la ONU.

4. Por otra parte, esta alternativa implicaría además de un ataque costoso por la distancia a la zona de operaciones y de sosten involucradas, que las acciones no pudieran ser rápidad y fulminantes. Además las probabilidades de éxito de este ataque seguramente sería relativa por la capacidad milit de la Armada Argentina, a lo que debiera sumarse la posibilidad de que nuestro país repita más adelante la operación y vuelva a reconquistar las Islas.

5. Esta situación señala la importancia del éxito logrado por Gran Bretaña en el Consejo de Seguridad al obtener 10 votos a favor, como así también la intensidad con la que los países involucrados en el mismo tienen que haber sido presionados, seguramente en el orden económico y posiblemente también por Estados Unidos para que el gobierno británico pudiera restaurar de alguna manera su equilibrio.

6. La exigencia británica de que Argentina se retirase de las Islas Malvinas ha sido extendida al ámbito internacional po el Consejo de Seguridad de la ONU y si bien esto podría legitimar el empleo de la fuerza por parte de los británicos, d ningún modo los autoriza. Todo se reduce en consecuencia y por el momento a concretar el alistamiento e iniciar un despliegue de las Fuerzas Británicas para atemperar tensiones en su frente interno y a la vez configurar cantidades de buques que posiblemente conformen la fuerza de tarea británic como así también las facilidades de apoyo tan distantes puetas a disposición de dicha fuerza por otros gobiernos, constituyen una clara evidencia de ello. Cuanto más buques, más grande la amenaza, al mismo tiempo que se requiere más tiem para su alistamiento.

ES COPIA

7. Por el momento no se conoce la posibición adoptada por muchos países y aún aquellos que lo han hecho evidente, sólo han mostrado una posición inicial que, de ninguna manera resultará definitiva e inflexible. La incuestionable falta de motivos adicionales que alimentan los deseos de represalia de los británicos por la humillación sentida, constituyen la mejor garantía para que se produzcan dichos cambios.

8. De todas maneras debe esperarse alguna acción ofensiva por parte de los británicos, los que podrán concretar las siguietes direcciones generales de aproximación estratégica:

- Por el Atlántico, desde el Mar del Norte (Reino Unido).

- Por el Atlántico Sur, desde el Indico (Isla Diego García)

- Por el Atlántico Sur, desde el Pacífico (Canal de Panamá y/o Australia.

La dirección más importante es la proveniente del mar del norte, que podría materializar su incidencia a partir del 20 de abril. Posiblemente esta acción se manifiesta primero sobre las Islas Sandwich del Sur porqué están fuera de la distancia de apoyo del continente argentino y su conquista haría bien evidente la anunciada y creciente amenaza británica a la vez que constituiría un hito en la reafirmación de la pretendida soberanía.

9. En adelante sería dable esperar acciones equivalente sobre las islas Georgias del Sur, como así también sucesivos ataques submarinos a buques de superficie de la Armada Argentina los que, de ser exitosos configuren no sólo el grado de satisfacción pretendidos por los súbditos de su G.M, sino la presión necesaria para obligar al pueblo argentino al abadono de las Islas Malvinas, ya sea por los resultados alcanzados como también por la intervención de terceros países. Estos limitarían su accionar al campo diplomático, salvo Chile que podría sumar sus fuerzas a las británicas para acelerar la terminación del conflicto y lograr significativas ventajas en su siempre pretendida expansión territorial.

D. SITUACION DEL PODER MILITAR

1. Apreciaciones del Poder Militar.

2. Consideraciones referentes al empleo del Poder Militar.

a. Se considera que dentro de la Estrategia Operacional de Gran Bretaña es factible determinar una evolución en el tiempo que por sí solo representa una sucesión de Modos de Acción en función de su alcance y regulada por la voluntad del agresor y la situación.

b. En el campo Operacional pueden materializarse tres líneas de invasión.

ES COPIA

Jefe Depart... ...Asuntos Aeg.

6

La 3. Proyectada a la Z.O. desde el Pacífico, con fuerzas en aproximación a través del Canal de Panamá provenient de Bélice, incrementadas por buques vendidos a Chile y bajo bandera inglesa y efectivos de las Fuerzas Navales Australia. Se le asigna última prioridad por su tempran detección, improbabilidad de postergación en el cambio bandera y distancia de Australia al objetivo.

La 2. Proyectada desde el Indico con posibles Unidades (Un PAL, 6 buques de apoyo) en tránsito hacia Australia detectada por información periodística y eventualmente el punto de apoyo en DIEGO GARCIA.
Si el punto de proyección es Gran Bretaña la distancia y la facilidad de detección en el Mediterráneo o el canal hace descartable. No obstante queda retenido ante la pos bilidad de buques en ruta a Australia que pudieran reuni se con otra parte de la fuerza en el Atlántico.

La 1. Proyectada desde Gran Bretaña vía Ia. ASCENSION-S/ TA HELENA y mantiene una dirección que puede incidir di tamente sobre el objetivo Malvinas o proyectarse tal co la presenta el mapa adjunto, manteniendo la Fuerza fuer del alcance de la aviación propia basado en tierra, y p mitiendo ejercer una tercera etapa de DISUACION antes d atacar el objetivo final.

c. Cuadro de distancias y tiempos a GEORGIAS

LUGAR	PORTSMOUTH	GIBRALTAR	DIEGO GARCIA	BELICE
VELOC.	7.200 Ms	6.300 Ms	6.200 Ms	5.800
20 Nudos	15 días	13 d. 3 hs.	12 d. 22 hs.	12 d. 21
18 Nudos	16 d. 16 hs	14 d. 14 hs.	14 d. 8 hs.	13 d. 10
15 Nudos	20 d.	17 d. 12 hs.	17 d. 5 hs.	16 d. 2
12 Nudos	25 d.	21 d. 21 hs.	21 d. 12 hs.	20 d. 3
28 Nudos	10 d. 15 hs	9 d 10 hs	9 d. 8 hs.	8 d. 15

d. <u>Consideraciones especiales</u>:

1. Se tomó como fecha de partida del HM SUPERB de Gibra tar el 311200 MAR 82.

2. Se considerá su velocidad de 28 nudos estimándose su arribo al AREOP a 7/8 ABR 82.

3. Se toma como fecha de partida de la F.T. el 05 ABR 8 considerando una velocidad de 15 nudos se estima su arribo al AREOP a 19/20 ABR 82.

e. 1º) De los puntos de apoyo apreciados el que tiene las mejores condiciones es la Is. ASCENSION por contar con una pista de 3.000 metros propiedad de Estados Unido cedida desde el 3 al 7 de abril a los ingleses por compromisos contraidos.

Se considera como apta para producir el embarco del personal, luego de su traslado en avión con lo que reduciría a la mitad la travesía para la tropa.

La Isla ASCENSION carecería de puerto.

2º) La Isla Santa Helena de la cual depende Ascensión no posee pista de aviación. Se la considera con menos probabilidad de adopción que esta.

3º) No se descarta la posibilidad de un punto de apoyo en SUDAFRICA considerándoselo como el más conveniente, por posibilitar la permanencia de F.T. en la Z.O. por mas tiempo.

f. La falta de información y antecedentes sobre las caracteristicas, composición y situación de las Fuerzas Navales Inglesas obligó a imaginar una F.T. en parte con información periodística, con datos del JANE'S y otras informaciones provenientes de distintas fuentes, no obstante puede considerarse suficiente lo desarrollado para orientar los medios de colección a Nivel Operativo cuando sea oportuno.

E. FACTORES DE FUERZA Y DEBILIDAD.

1. De Fuerza:

a. Adecuada libertad de acción pese a una fuerte presión política interna.

b. Buena situación y manejo en Foros Internacionales le confiere mayor fuerza política y adecuada libertad de acción

c. Apoyo de gran parte de las Grandes Potencias.

d. Capacidad y experiencia para el empleo de Medios Masivos de Comunicación en el Orden Internacional con fuerte influencia en el Campo Operativo.

e. Poder Naval dotado de gran poder de fuego, alto tecnisismo y voluntad de vencer.

f. Adecuada capacidad de Inteligencia.

2. De Debilidad:

a. Fuertes limitaciones económicas para una operación de elevado costo.

b. Localización geográfica excesivamente alejada del AREOP.

SECRETO

ES COPIA

Jefe Depart

c. Parte de su poder militar comprometido con la OTAN.

d. Limitada capacidad de bloqueo.

e. Escaso tiempo para el alistamiento de la Fuerza.

ES COPIA

SECRETO

F. EVOLUCION DE POSIBLES SITUACIONES ESTRATEGICAS - OPERACIONALES

	AREA ESTRATEGICA	EMPLEO DEL PODER MILITAR	PARTICIPACION DE FOROS INTERNACIONALES.	ACTITUD DE TERCEROS PAISES	REACCION CHILENA
SITUACION INICIAL	Pérdida de dominio	Amenaza de empleo de una fuerza considerable disponiendo su abastecimiento y despliegue.	Apoyo total a la demanda formulada	ABSTENCION	ABSTENCION
DISUACION INICIAL	Idem Situación inicial	Completamiento del alistamiento de una Fza Naval de ataque considerable, acompañado de una intensa AP.	Mantenimiento del apoyo logrado.	Neutralización de todo accionar contrario.	ALISTAMIENTO
DISUACION POR APROXIMACION	Idem Situación Inicial.	Aproximación al AREA Estratégica, intensificando la campaña de AP.	Perdida parcial del APOYO LOGRADO.	Idem anterior	DESPLIEGUE DEFENSIVO.
DISUACION POR CONQUISTA DE OBJETIVOS INICIALES Y DAÑOS PNA	Recuperación del dominio por zonas	Reconquista de las Islas Sandwich del Sur y Georgias del Sur en forma escalonada o simultánea. Destrucción por partes del Poder Naval Argentino	Perdida parcial o total del Apoyo logrado.	Idem anterior Creciente oposición por las pérdidas ocasionadas al Poder Naval Arg.	APROVECHAMIENTO DE LAS CIRCUN TANCIAS PO LOGRO DE O JETIVOS PR PIOS.
OFENSIVA TOTAL	Recuperación del dominio total	Reconquista de las Islas Malvinas. Neutraliz/Destrucción PN y Aéreo en el Area Estratégica.	Desconocimiento de las indicaciones de los foros internacionales y actitudes de terceros países, aún frente a posibilidades ciertas de complicar la trascendencia del conflicto armado.		IDEM ANTERIOR.

ES COPIA FIEL

Vicecom
Jefe Departamento

POSIBLES PUNTOS DE APOYO

A. GRAN BRETAÑA

1. Distancia a Islas Malvinas: 7.800 millas

2. Facilidades: Todo tipo

B. GIBRALTAR

1. Distancia: 6.600 millas

2. Facilidades Portuarias: Amplias

3. Facilidades de reparaciones: Disponibles

4. Aeropuerto: Apto para todo tipo de operación.

C. LAGOS

1. Distancia: 4.750 millas

2. Facilidades Portuarias: Pueden operar la mayoría de los buques británicos.

3. Reparaciones: Disponibles.

4. Aeropuerto: Apto para todo tipo de operación.

D. ISLA ASCENSION

1. Distancia a Islas Malvinas: 3.400 millas.

2. Distancia a Río de la Plata: 2.800 millas.

3. Facilidades portuarias: Sólo como fondeadero.

4. Reparaciones: Menores.

5. Aeropuerto: Apto para todo tipo de operación. Por la distancia al teatro sólo facilita parcialmente la exploración.

E. BRASIL

1. Puertos de Río de Janeiro - Santos

ES COPIA

a. Distancia a Islas Malvinas: 2.100 millas

b. Distancia al Río de la Plata: 1.100 millas

c. Facilidades portuarias y reparaciones: Amplias

d. Aeropuertos:

1°) Río-San Pablo: Aptos para todo tipo de operación. Por distancia exploración.

2°) Porto Alegre-Pelotas: Exploración y ataque sobre l toral y Río de la Plata. Tra porte tropas a esa zona.

F. MONTEVIDEO

1. Distancia a Islas Malvinas: 1.000 millas

2. Aeropuerto: Exploración y aerotransporte.

G. PUNTA ARENAS

1. Distancia a Islas Malvinas: 500 millas

2. Aeropuerto: Facilidades de todo tipo.

CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS POSIBLES PUNTOS DE APOYO

A. ISLA SANTA HELENA

Está situada en el Atlántico Sur, está ubicada a 703 millas (la isla de Ascensión.

La longitud máxima de la isla es de 9 1/2 millas, y su ancho 6 millas.

El desembarco en la isla es casi imposible, excepto en el la(Noroeste de la misma; aunque en condiciones meteorológicas m favorables se podría efectuar en las bahías PROSPEROUS y SAN] La población estimada (al 31 de Diciembre de 1949) era de 4.664 habitantes.

ES COPIA

1. Descripción Geográfica

La isla está dividida en dos partes por una cadena de montañas de aproximadamente 609,6 mts a 823 mts de altura; éstas forman una curva que va desde la punta CASTLE HOCK, el punto más austral de la isla, hasta la punta STORE TOP, cercana a su extremo sud-oriental.

A lo largo de la costa aparecen acantilados casi inaccesibles que van desde los 304 mts. hasta los 548 mts. de altura.

Los restos de un vasto cráter aparecen entre el cerro FLAGSTAFF y THE BARN, una montaña de 618 mts. de altura.

La bahía JAMES, el puerto de Santa Helena, es una pequeña hendedura en el ala noroccidental o de sotavento de la isla; y aproximadamente a 1/2 milla, hacia el lado nororiental, de esta bahía, se encuentra otra, bahía RUPERT, profundos valles descienden entre las laderas rocosas, de los cerros hacia las bahías.

El valle RUPERT se halla flanqueado por el cerro RUPERT (de 41 mts de altura). El valle que desciende hasta la bahía JAMES, donde se encuentra el asentamiento JAMESTOWN, se halla también flanqueado por cerros, entre ellos, LADDE HILL.

En la cima del cerro LADDER están las barracas de artillería, el ascenso a la cima se realiza mediante un camino en zig zag, o por medio de 699 escalones que van desde la ciudad.

El fondeo está prohibido en las proximidades de la bahía RUPERT.

Fuera de la bahía JAMES, el fondeo puede ser posible, pero no en profundidades menores a 17 brazas (31,1 mts) debido a las olas.

2. Fondeaderos

N° 1: Es el más abrigado, con profundidades de 17 a 19 brazas.

N° 2: El mejor para fondear después del N° 1, con profundidades de alrededor de 20 brazas.

ES COPIA

Vicecomodoro JO... H. ...
Jefe Departamento ...

N° 3: Es para embarcaciones mas pequeñas, un poco más cerca de la costa; en una profundidad de alrededor de 19 brazas.

El fondeadero N° 1 es el que se prefiere para trabajar con carga, porque aunque se encuentra más lejos de las grúas, se trabaja en forma más rápida, por estar más abrigado.

Los únicos lugares para realizar desembarcos en SANTA HELENA son las bahías LUPERT y JAMES.

No hay remolcadores. Hay tres lanchas de remolque (de 16 a 28 HP) para utilizar en el puerto solamente.

No hay provisión de combustible marino. Existe diesel oil común en tambores de 45 galones.

No hay aeropuerto.

3. Jamestown

Entrando a este asentamiento, a la izquierda se encuentran los funcionarios de gobierno, y a la derecha la iglesia de St. JAMES.

Las residencias de los principales habitantes se encuentran en las partes más elevadas y más frescas de la ciudad. Hay dos hospitales, uno con 36 y otro con 17 camas, también hay una estación de correo.

La población en 1941 era de 1.500 habitantes. Población en 1953 de 4.895 habitantes.

4. Comunicaciones

SANTA HELENA está conectada al sistema general de telégrafos.

JAMESTOWN se comunica por teléfono con otras partes de la isla.

5. Facilidades portuarias

Hay un muelle de concreto de 300 pies (91,4 mts.) de lon-

ES COPIA

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

gitud en la parte nororiental de la bahía JAMES, con profundidades de 10 piés (3 mts)

Hay también un pequeño malecón cercano a este muelle. En el sector norte del muelle hay una grúa de 2 toneladas y 2 grúas mecánicas de 3 1/2 toneladas; en el extremo sur del muelle hay una grúa manual de 7 toneladas.

6. Sandy Bay (Bahía Sandy)

Existe un lugar de desembarco en la costa sudoccidental de la bahía, y una vieja batería está situada sobre su costa norte.

B. ISLA ASCENSION

Su mayor elevación, la montaña GREEN de 2817 pies (856,6 mts). El crater DEVIL'S RIDING SCHOOLL, es el que se destaca del resto, ubicado a 2 millas al oeste sud oeste de la montaña GREEN.

La bahía de CLARENCE, ubicada en la parte noroeste de la isla, es el lugar habitual de fondeo de las embarcaciones que visitan la isla.

Existe una zona despareja y rocosa, con suelo arenoso y de deshechos donde las profundidades varían desde los 6 pies a 4 1/2 brazas (1,8 mts a 8,2 mts) ubicada en dirección noroeste desde la costa entre el punto CATHERINE y FORT THORNTON.

Fondeadero: La mejor posición de fondeo es en profundidades de 10 a 11 brazas (18,3 mts o 20,1 mts).

GEORGETWN

Las construcciones de este asentamiento, están situadas mirando al mar. Existe una cantina y un pequeño hospital. Existe una grúa de vapor de 20 tns. en la cabeza del muelle en GEORGETOWN

ASCENSION está conectada al sistema general de telégrafos.

El desembarco se realiza en un muelle de 70 pies (21,3 mts) de longitud con profundidades de 10 pies (3 mts), ubicado hacia el oeste de FORT THORNTON; deben tenerse mucho cuidado por las grandes olas.

ES COPIA FIEL

Vicecomodoro
Jefe Departamento Planes y Operaciones

15

ASCENSION es un importante centro de telecomunicaciones. La CABLE & WIRELESS Lts. y la SOUTH ATLANTIC CABLE Co. operan estaciones comerciales; la primera estación británica de comunicaciones de ultramar por satélite fue establecida en la isla en 1966. La BRITISH BROADCASTING CORPORATION opera una potente estación retransmisora.

El gobierno de los EE.UU. mantiene una estación de tracking, como parte de su amplia red terrestre para el control de misiles balísticos y guiados; así como para el seguimiento de los vuelos espaciales.

La población en 1968 era de 1.672 personas, de las cuales 731 probenian de SANTA ELENA y el resto constituido por personal del REINO UNIDO y de los EE.UU.

Fondeadores:

Puede fondear sólo un buque por vez.

Hay 14 brazas de agua en el fondeadero, el mismo ha sido utilizado por embarcaciones de 23.705 tns. El otro fondeadero utilizado por buques tanques está en la ENGLISE BAY.

Radio:

Se proviene del norte, es vía radio FREETWN, y por el sur vía CAPE TOWN (CIUDAD DEL CABO). Disponible canal 16 VHF. Frecuencia de emergencia, radio ASCENSION 2182 KHZ.

No posée remolcadores.

No posee amarraderos, sólo fondeaderos abiertos.

Combustibles: no hay

Aeropuerto:

De la USAF. No aterrizan aviones de líneas civiles. Posee pista asfaltada longitud 3.000 mts. Tiene todos los medios necesarios para apoyar vuelos internacionales. Hay combustible aéreo. Pista orientada 14/22.

GRUPO DE ISLAS TRISTAN DA CUNHA:

Este grupo de cinco islas están situadas entre los paralelos 37º 02' S y 37º 25' S y los meridianos 12º 12' W y 14º 42' W.

La isla se halla practicamente rodeada de un cinturón de algas.

Fondeadero:

El fondeador habitual, se realiza en profundidades de alrededor de 30 brazas (54,9 mts) y aproximadamente a una milla de la cost

ES COPIA FIEL

Vicecomodoro
Jefe Departamento

Desembarco:

Un lugar de desembarco es en la arenosa playa de la Bahía QUEST. Existen ciertas rocas hundidas a cierta distancia de la playa, que pueden ser avistadas con cierto cuidado.

Existe un camino que va desde el lugar de desembarco hacia el asentamiento. Otro lugar de desembarco es en la Bahía FALMOUTH.

El desembarco puede realizarse con facilidades, salvo con vientos del norte, ya que sería peligroso.

También se puede desembarcar en los siguiente lugares, de la isla TRISTAN.

Existe una hondedura hacia el sur del punto HERALD, protegido de los vientos del este.

Existe una caleta conocida como Bahía SEAL ubicada aproximadamente a media milla de SOUTH POINT.

Asentamiento:

El asentamiento en la isla TRISTAN está ubicado debajo de los arrecifes en una pequeña loma que termina en el punto HERALD.

En 1950, había 46 cabañas de piedra con techos de paja, y 14 edificaciones de piedra, madera y hierro, que pertenecía a la ex-estación naval, que actualmente se utilizan con propósitos administrativos, y para la compañía pesquera, oficinas y negocios.

En 1950, la población de TRISTAN alcanzaba a 260 habitantes.

En 1951, se estaba construyendo una fábrica envasadora de pescado.

Comunicaciones:

Hay una estación de radio, ubicada a 2 cables hacia el este de punto HERALD. Se utiliza principalmente para funciones meteorológicas, pero también se comunica con embarcaciones en 500 K/cs.

ISLA INACCESIBLE

Se compone de una gran masa rocosa, su mayor elevación, en el lado occidental de la isla, tiene una altura de 1340 pies (560, 8 m se dice que es un cráter lleno de agua.

La costa noroccidental de la isla es baja. La isla estuvo primitivamente habitada, pero ahora hay sólo ovejas.

Fondeadero:

Puede realizarse en una profundidad de 19 brazas (34,7 mts) en la Había CARLISLE:

ES COPIA [illegible] AL

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible] Aca.

17

El desembarco puede realizarse en la playa, cerca de la cabaña desde aquí; hay un sendero que llega a la cima del acantilado.

Existe otro lugar de desembarco aproximadamente a 2 cables de la cabaña.

En 1904 el HMS ODIN efectuó un desembarco, enviando un bote al lugar de desembarco, ubicado en la carta.

ISLA NIGHTINGALE, INIDALLE y STOLTENHOF:

Es raro efectuar un desembarco aquí. Puede realizarse sobre las rocas, en la extremidad nor oriental de la isla NIGHTINGALE.

Isla GOUGH:

Ubicada aproximadamente a 230 millas al sud sud este de la isla TRISTAN.

Existen pocos lugares profundos en las proximidades de la isla GOUGH; pero se puede acercar hasta una distancia de aproximadamente una milla, con cierta seguridad.

Fondeadero:

No existen bahías abrigadas. fondeaderos transitorios, de acuerdo con la dirección del viento, se pueden efectuar en la caleta LO'S WIFE, en la bahía entre el islote PINGUINO y las rocas DELL, y en el fondeadero GLEN en la parte norte de la bahía QUEST.

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible]

NIGERIA (Ex Colonia de GB)

Bases Navales: Lagos (Arsenal Naval y Escuelas)

Calabar

Aeropuertos Internacionales: Lagos y Calabar

Los muchos aeropuertos de la nación estan seindo llevados a un buen nivel. El mantenimiento es bueno esta en manos de aerolíneas extranjeras, pero hay serios problemas administrativos que pueden crear un clima de confusión en los aeropuertos.

ES COPIA

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible] Programas Acc.

COMPOSICION PROBABLE DE UNA FUERZA EXPEDICIONARIA INGLESA EN EL ATLANTICO SUR.

Una fuerza destacada por INGLATERRA para operar en el ATLANTICO SUR, a la cual se le asigna arbitratiamente la misión de: "Recuperar las Islas MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH", se aprecia que requiere reunir las siguiente características:

1. Debe tener un importante sostén logístico a flota. Su punto de apoyo más cercano está en la Isla ASCENSION a 3.000 millas del Area de Operaciones.

2. Debe tener aviación ambarcada para disputar el dominio aéreo en el Area de Operaciones, necesario para asegurar el desembarco.

3. Debe transportar una Fuerza de Desembarco importante con capacidad de helitransporte.

4. Debe contar con fuerte protección antiaérea para operar en un área bajo dominio aéreo inicial enemigo.

5. Debe contar con protección antisubmarina en conocimiento de que existe oposición submarina.

6. Debe poseer capacidad de proveer Fuego Naval de Apoyo a la Fuerza de Desembarco y de rechazo antisuperficie contra unidades misilísticas.

7. Debe poder dividirse en Grupos de Tareas para operar simultáneamente en distintas áreas o enfrentar distintas amenazas.

Una Fuerza con estas capacidades debe incluir los siguientes tipos de unidades:

1. Cuerpo Principal

   a. Buque de Asalto / Portahelicópteros.

   b. Buques Tanque

   c. Buques de reaprovisionamiento.

ES COPIA

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

2. Escolta

a. Portaaviones.

b. Destructores para defensa A.A. de Area.

c. Destructores/Fragatas para Defensa Antisubmarina

d. Destructores/Fragatas para Defensa Antisuperficie y Fuego Naval de Apoyo.

Analizando la disponibilidad de buques de la Armada Británica, descontando los presumiblemente llamados a reserva, los que por razones de reparaciones, falta de tripulación, antigüedad, etc. no puedan ser alistados en tiempo para una operación de esta naturaleza, quedarían disponibles:

- 2 Portaaviones: "HERMES" e "INVINCIBLE"
- 1 Buque de Asalto: "INTREPID".
- 1 Buque de Asalto: "FEARLESS".
- 1 Destructor: Tipo 82
- 3 Destructores: Clase "COUNTRY".
- 3 Destructores: Tipo 22
- 6 Destructores: Tipo 42
- 8 Fragatas: Tipo 21
- 15 Fragatas: Tipo "LEANDER".
- 6 Fragatas: Tipo 12.

Considerando la necesidad de mantener fuerzas en el área Metropolitana, los compromisos emergentes de la NATO y deberes del COMMONWEALTH, se aprecia que podrían destacar una fuerza con hasta los siguientes efectivos:

- 2 Portaaviones: "HERMES" e "INVINCIBLE"
- 1 Buque de Asalto: "BULWARK"
- 1 Destructor: 82
- 2 Destructores: Clase COUNTY
- 2 Destructores: 22
- 4 Destructores: 42
- 4 Fragatas: 21
- 10 Fragatas: Clase LEANDER
- 4 Fragatas: 12

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro JORGE [illegible]
Jefe Departamento [illegible] y Programas Acc.

Analizando la inteligencia disponible relativa a movimiento de unidades, estado de alistamiento, buques en venta, etc. se aprecia que la Fuerza Expedicionaria Britanica estaría compuesta de la siguiente manera:

- CUERPO PRINCIPAL.

- 1 Buque de Asalto INTREPID	1 LSD
- 1 Buque de Asalto HMS FEARLES	1 LSD
- 1/2 Buques de desembarco logístico tipo SIR LANCELOT	1/2 LKA
- 2/3 Petroleros de Flota	2/3 AO.
- 1/2 Buques de Reabastecimiento	1/2 AEF.
- 1/2 Transportes	1/2 AK.

- ESCOLTA

- HMS INVINCIBLE	1 CV
- HMS HERMES	1 CV
- HMS ANTRIM	2 DD Clase COUNTY
- HMS GLAMORGAN	2 DD Clase COUNTY
- HMS SHEFFIELD	3 DD tipo 42
- HMS COVENTRY	" "
- HMS GLASGOW	" "
- HMS BROADWORD	3 DD tipo 22
- HMS BATTLEAXE	" "
- HMS BRILLIANT	" "
- HMS PLYMOUTH	4 FF tipo 12
- HMS RHYL	" "
- HMS YARMOUTH	" "
- HMS LOWESTOFT	" "
- HMS DIDO	3 FF tipo LEANDER
- HMS ARIADNE	" "
- HMS EURYALUS	" "

ES COPIA

Vicecomodoro JORGE M. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

- HMS ARROW	2	FF	Tipo 21
- HMS ACTIVE		"	"
- HMS SUPER	2	SSN	Tipo SWIFTSURE
- HMS SPLENDID		"	"
- HMS ORACLE	1	SS	Tipo OBERON

APRECIACION SOBRE LAS CAPACIDADES OPERATIVAS DE LA FUERZA.

- CAPACIDAD ANFIBIA.

Los buques de desembarco, cuentan cada uno con una Grupación de Asalto Anfibio de hasta 800 hombres, constituída por 3 elementos de maniobra y sus armas de apoyo pesadas, pudiendo helitransportar simultáneamente y en un vuelo, efectivos del orden de 1 Sección Reforzada.

Esta última capacidad puede ser reforzada por partes de lo helicópteros del HMS HERMES y otros buques no afectados a la defensa A/S de la Fuerza.

Puede también brindar apoyo a fuego naval y aeronaval a una operación aerotransportada y proveer la operación de conexión mediante un asalto anfibio.

- CAPACIDAD ANTIAEREA.

Posee excelente capacidad de Defensa de Area otorgada por plataformas con misiles SEA DART y SEA SLUG. La capacidad de defensa Puntual se aprecia como muy buena.

- CAPACIDAD CONTRAAEREA.

Posee hasta 16 aeronaves SEA HARRIER que pueden operar desde ambos portaaviones. Se aprecia puede mantener hasta 2 aeronaves en ILC en forma contínua. (?)

- CAPACIDAD ANTISUPERFICIE.

Puede calificarse como alta. La disponibilidad de varios lanzadores EXOCET, helicópteros con misiles y eventualmente cañones le otorgan muy buenas aptitudes para el rechazo antisuperficie. No posee aviación de exploración embarcada.

- CAPACIDAD ANTISUBMARINA.

Puede calificarse como buena. Los Destructores BROADSWORD con sonares más modernos y VDS compensan los antiguos 184 M instalado en la mayoría de los buques. La gran cantidad de helicópteros embarcados amplían la capacidad de clasificación y ataque. No posee aviación de exploración antisubmarina embarcada.

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

- CAPACIDAD PARA OPERAR CON AMENAZA MULTIPLE.

Es una fuerza de tareas con una dosificación de medios balceada que le confiere una capacidad muy buena de rechazo a una amenaza múltiple.

Su aspecto más débil estaría centrado en su sostén logístico móvil y la carencia (por el momento) de puntos de apoyo terrestres cercanos para proyectar poder

ES COPIA

Vicecomodoro JORGE [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

ARMAMENTO

1. DESTRUCTORES

a) Clase "WEAPON - Tipo 22

BROADSWORD
BATTEAXE
BRILLIAN

-HElicópteros

2 LYNX Mk 2 con misiles Aire-Mar y torpedos Aire Mar

-Misiles

Superficie - Superficie: 4 EXOCET (Simples)
Superficie - Aire 2 Lnazadores de 6 SEA WOLF

-Artillería

2 de 40 mm/60

-Armas antisubmarinas

2 lanzadores triples (6 tubos) Mk32 para Mk46
Los helicópteros portan torpedos antisubmarinos.
Tambien podrían portar misiles SEA SKUA

b) Clase SHERFFIELD - Tipo 42

(X) SHERFFIELD
COVENTRY
GLASGORW

- Helicópteros

1 LYNX Mk 2

- Misiles

Superficie-Aire; Estimado 24 SEA DART (1 lanzador doble) En capacidad para Superficie-Superficie

- Artillería

1 de 4,5"/55 Mk 8
2 de 20 mm Oerlikon

ES COPIA

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible] y Programas

- Armas antisubmarinas

torpedos Mk 44 para lanzar desde helicópteros
2 lanzadores triples (6 tubos) para torpedos Mk 46
excepto el SHERFFIELD

- El helicóptero está provisto de SEA Skua (Aire-Superficie para ser utilizado contra blancos navales de escasa defensa (patrul eros, etc.)

c) Clase COUNTRY

GLASMORGAN
ANTRIN

- Heleicópteros

1 Wessex (según JANE'S)

- Misiles

Superficie - Sperficies: EXOCET MM 38 (4 lanzadores)
Superificie - Aire : SEA SLUNG (1 lanzador doble)
Superficie - Aire : SEA CAT (2 lanzadores cuadru

- Artillería

1 torre doble 4,5" Mk6 doble propósito
2 cañones de 20 mm
2 lanzadores de chaff CORVUS

2. FRAGATAS

a) Clase ROTHESAY - Modificada Tipo 12

PLYMOUTH
RHYL
YARMOUTH
LOWESTOFT

- Helicopteros

1 Wasp

- Misiles

Superifice - Aire Estimado SEA CAT (Lanzador cuadruple

- Artillería

Vicecomodoro JORGE E. [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

1 torre doble de 4,5" Mk 6
2 Cañones simples de 20 mm

- Armas Antisubmarinas

1 Mortero de 3 cargas LIMBO

b) Clase AMAZON - Tipo 21

ACTIVE
ARROW

- Helicópteros

1 LYNX Mk 2
(El ACTIVE fue provisto de 1 WASP hasta que hubiese LYNX disponibles)

- Misiles

Superificie-Superficie: EXOXET 4 lanzadores
Superficie-Aires : Estimado 20 SEA CAT (1 lanz Cuad

- Artillería

1 cañon de 4,5" Mk 8
2 cañones simples de 20 mm OERLIKON

- Armas Antisubmarinas

2 lanzadores triples (6 tubos) de torpedos Mk 46
El helicóptero es lanza torpedos

c) Clase LEANDER

DIDO
EURYALUS
ARIADNE

-HElicoptero

1 WASP

- Misiles

DIDO
EURYALUS (Grupo IKARA: Superf-Aire SEA CAT - 2 Lanzador
ARIADNE (Grupo BROAD BEARMED Superf-Aire - SEA CAT 1 La

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro JORGE [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas Acc

- Artillería

DIDO
EURYALUS - 2 cañones de 40 mm /60
ARIADNE 1 torre doble de 4,5" Mk 6
2 cañones de 20mm/70

- Armas Antisubmarinas

DIDO Proa:GWS 40 - Popa 1 Limbo
EURYALUS Idem
ARIADNE 1 Limbo

3. Buque de Asalto (LPD)

FEARLESS

- Helicópteros

Cubierta de vuelo con capacidad para 5 WESSEX

- Misiles

Superffcie-Aire SEACAT (4 lanzadores cuádruples)

- Artillería

2 Boffors 40/70

4. Submarinos

a) Clase SWIFTSURE (Nuclear)

SUEBERB
SPLENDID

Torpedos

5 tubos de 21" (20 recargas)
Lleva torpedos TIGER FIHS (Mk24 modificados)
recarga individual en 15 segundos.

b) Clase OBERON (Convencional)

ORACLE

Torpedos

8 tubos de 21"

ES COPIA [illegible] NAL

Vicecomodoro JORGE [illegible]
Jefe Departamento [illegible] Aco.

B

Lleva 24 torpedos

5. <u>Portaaviones</u>

a) HERMES

aviación: 5 SEA HARRIER - 9 SEA KING

misiles : 2 lanzadores SEA CAT cuádruples

b) INVINCIBLE

Aviación: 10 SEA KING - 5 SEA HARRIER

Misiles : Superficie-Aire: SEA DART dobles GWS for
SEA DART

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro J[illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento [illegible] Programas Acc.

SECRETO

DISUASION

DISUASION

DISUASION

Pto. Rivero

(1)

(2)

SECRETO
Pág 28-32

ES COPIA FIEL [illegible]

Vicecomodoro JO[illegible] H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

APRECIACION SOBRE LA CAPACIDAD ARMADA DE LA FUERZA DE ATAQUE BRITANICA

a. Transporte Anfibio:

Tres batallones de Desembarco transportados: uno, del orden de 600 hombres en el HMS "HERMES", operando como LPM (Buque Portahelicópteros) y otros dos del orden de 500 hombres cada uno en los buques de desembarco di ue (LPD), HMS "FEARLESS" y HMS "INTREPID"

Total de la tropa de asalto hasta 1.600 hombres.

b) Asalto anfibio

Cada Batallón de Desembarco puede desembarcar o secciones de Tiradores reforzados en asalto empleando BCVP y dos Compañias de Tiradores reforzadas empleando cada unaLCM 9.

c. Helidesembarco:

1)El LPH puede helitransportar en un vuelo, compuesta por 3 olas de hasta 18 helicópteros, una agrupación de desembarco formada en base a una Compañia de Tiradores reforzada.

2) Cada uno de los LPD puede helitransportar hasta con 5 helicópteros, una agrupación de desembarco formada en base a una Sección de Tiradores reforzada.

d. Apoyo Naval

Practicamente todos los detructores y Fragatas que integran la Fuerza Naval de Ataque Británico cuentan con un solo montaje de cañones de 4,5" (115 mm) modelo MK 8 ó Mk 6 (Montaje doble) los que si bien son muy efectivos, tienen una altísima velocidad de fuego y trayectoria muy tensa, resultando poco convenientes para el fuego naval de apoyo, Para contrarestar esta limitación a cada Agrupación de Desembarco posiblemente se le asignen, como mínimo, dos Fragatas tipo 12 y tipo "Leander"

e. Apoyo Aeronaval

Los aviones "SEA HARRIER" disponibles, posiblemente sólo dos Escuadrones de 8 aviones cada uno, no podrán emplearse en otro tipo de misiones que la de protección de la Fuerza Naval de ataque Británica. Esta limitación constituye un significativo factor de debilidad de la capacidad de apoyo aeronaval

Vicecomodoro J... H. BERNARDEZ
Jefe Departamento ... Programas Acc.

de la fuerza de Desembarco.

f. CONCLUSION

1) La Fuerza Naval de Ataque Británico dispone de eficientes elementos de desembarco y medios como para concretar hasta tres movimientos de asalto por superficie y dos helitransporte.

2) La disponibilidad de buques de Apoyo Directo permite la asignación simultánea para cada Agrupación de Desembarco a pesar del fuego naval de apoyo no alcanzará la eficacia necesaria.

3) La aviación embarcada no es suficiente para proteger a la Fuerza Naval de Ataque Británica, alos helitransporte y batallones de desembarco. Posiblemente estos últimos no cuenten con este apoyo.

4) La debilidad más acentuada de la capacidad amfibia británica está dada por la carencia de fuego de apoyo adecuados, por lo que dable esperar helidesembarco "nocturnos" para establecer en tierra una o más bases de fuego y su protección correspondiente.

ENUNCIADO DE LA CAPACIDAD DEL ENEMIGO

"Atacar las ISLAS MALVINAS mediantes asalto amfibio y helidembarco a partir del 22 de abril, hasta tres batallones de desembarco y fuego de apoyo. Esta capacidad de extiende a las ISLAS GEORGIAS y SANDWICH utilizando efectivos menores.

APRECIACION

Se aprecia que una Fuerza Naval de Ataque, que incluye la capacidad anfibia señalada y esté comprendida por una tropa de elite como los "Royal Marines", estaría en condiciones de tomar por asalto una posición insular como las ISLAS MALVINAS, sobre la que podría incidir desde múltiples direcciones, si estuvieran defendida por efectivos de hasta tres batallones de infantería reforzados con ingenieros y artilleria, la empesaría en la ISLA SOLEDAD

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

ACTIVIDADES DE INTELIGENCIA

4. Se ha realizado la distribución de personal de Oficiales de Inteligencia y Contrainteligencia, como así también los Suboficiales de Icia y Operadores de claves de acuerdo al apéndice 10.

5. Los Oficiales de Inteligencia deberán ajustar las medidas de Contrainteligencia necesarias con el personal de Prensa, a fin de que el personal militar no dialogue con periodistas que no esten acreditados a las Unidades Militares como corresponsales de Guerra, teniendo especialmente en cuenta la situación del personal, materia y/o despliegues.

6. Asimismo, el A-2 de la FAS, deberá elevar Informe diario de Inteligencia a las 20:00 hs, al Departamento A -2 del Comando Aéreo Estrategico.

7. Se ha desplegado el material criptográfico a las Unidades ordenadas.

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

ES C[illegible]

Vicecomodoro JO[illegible] FERNANDEZ
Jefe Depart[illegible] Acc.

APENDICES

1 - BUQUES DE ASALTO

2 - BUQUES LOGISTICOS - NAVE HOSPITAL

3 - PORTAAVIONES

4 - DESTRUCTORES - CRUCERO

5 - FRAGATAS

6 - SUBMARINOS

7 - AVIONES

8 - HELICOPTEROS

9 - MISILES

10 - DISTRIBUCION DE PERSONAL

11 - RADARES

ES COPIA FIEL

Vicecomodoro ... FERNANDEZ
Jefe Depart... y Programas Acc.

3M

Apéndice 1

NAVE DE ASALTO "FEARLESS"

Desplazamiento: 11.060 toneladas (Vació)
12.120 " (carga total)

Longitud: 152,4 metros
158,5 oa

Manga: 24,4 metros

Vehículos: 15 Tanques
20 Camiones de 1/4 de tonelada
7 " de 3 toneladas

Aeronaves:
Facilidad de cubierta para 5 helicópteros "Wessex"

Lanzamisiles: 4 sistema Seacat

Armamento:
2 Bofors de 40 mm.

Propulsión:
2 Turbinas EE, de 22.000 caballos de fuerza y dos ejes.

Velocidad: 21 Nudos.

Autonomía: 5.000 millas a 20 Nudos.

Tripulación: 580 tripulantes
Puede llevar una sobrecarga de 700 infantes de Marina.

Radares:
Búsqueda Aérea y de Superficie: 1 tipo 993
Navegación: 1 tipo 975

ES COPIA FIEL [illegible]

Vicecomodoro [illegible] BERNARDEZ
Jefe Depto [illegible] y Programas Acc.

Name	*No.*	*Builders*	*Laid down*	*Launched*	*Commissioned*
FEARLESS	L 10 (ex-L 3004)	Harland & Wolff Ltd, Belfast	25 July 1962	19 Dec 1963	25 Nov 1965
INTREPID	L 11 (ex-L 3005)	John Brown & Co (Clydebank) Ltd	19 Dec 1962	25 June 1964	11 Mar 1967

Displacement, tons: 11 060 standard; 12 120 full load; 16 950 ballasted
Length, feet (metres): 500 *(152·4)* wl; 520 *(158·5)* oa
Beam, feet (metres): 80 *(24·4)*
Draught, feet (metres): 20·5 *(6·2)*
Draught, ballasted: 32 *(9·8)* aft; 23 *(7·0)* forward
Landing craft: 4 LCM(9) in dock; 4 LCVP at davits
Vehicles: Specimen load: 15 tanks, 7 three-ton and 20 quarter-ton trucks
Aircraft: Flight deck facilities for 5 Wessex helicopters
Missiles: 4 Seacat systems
Guns: 2—40 mm Bofors
Main engines: 2 EE turbines; 22 000 shp; 2 shafts
Boilers: 2 Babcock & Wilcox
Speed, knots: 21
Range, miles: 5 000 at 20 knots
Complement: 580 (see *Troops* note)

They carry landing craft which are floated through the open stern by flooding compartments of the ship and lowering her in the water; are able to deploy tanks, vehicles and men; have seakeeping qualities much superior to those of tank landing ships, and greater speed and range. Capable of operating independently. Another valuable feature is a helicopter platform which is also the deckhead of the dock from which the landing craft are floated out. Officially estimated building cost: *Fearless* £11·25 million; *Intrepid* £10·5 million.
Intrepid to reserve in 1976 for refit in 1977-1978 and to relieve *Fearless* (to reserve) 1979.

Countermeasures: Mount 2 Knebworth Corvus launchers.

Electrical: Power at 440V 60c/s 3-phase a/c is supplied by four 1 000 kW AE1 turbo-alternators.

Electronics: Fitted with CAAIS.

Engineering: The two funnels are staggered across the beam of the ship, indicating that the engines and boilers are arranged *en echelon*, two machinery spaces having one turbine and one boiler installed in each space. The turbines were manufactured by the English Electric Co, Rugby, the gearing by David Brown & Co, Huddersfield. Boilers work at a pressure of 550 psi and a temperature of 850°F. Two five-bladed propellers, 12·5 feet diameter, 200 rpm in *Fearless*.

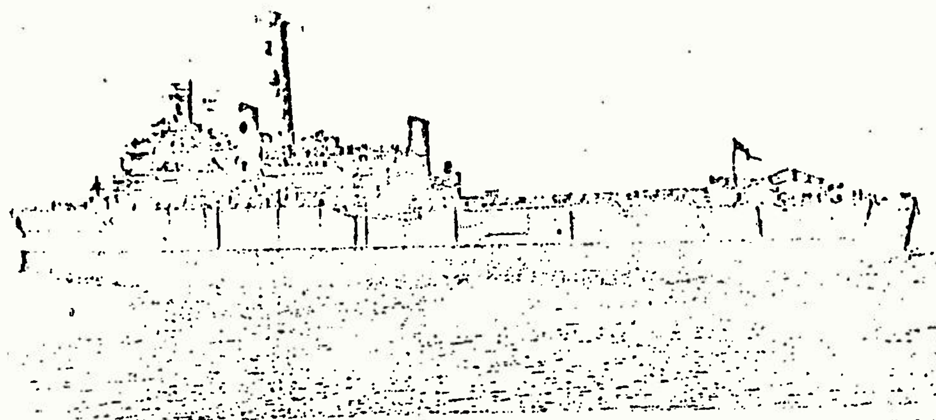
Operational: Each ship is fitted out as a Naval Assault Group/Brigade Headquarters with an Assault Operations Room from which naval and military personnel can mount and control the progress of an assault operation.

Radar: Air and surface search: one Type 993.
Navigation: one Type 975.

Satellite system: The Royal Navy fitted its first operational satellite communications system in *Intrepid* in 1969, the contract having been awarded to Plessey Radar—now removed.

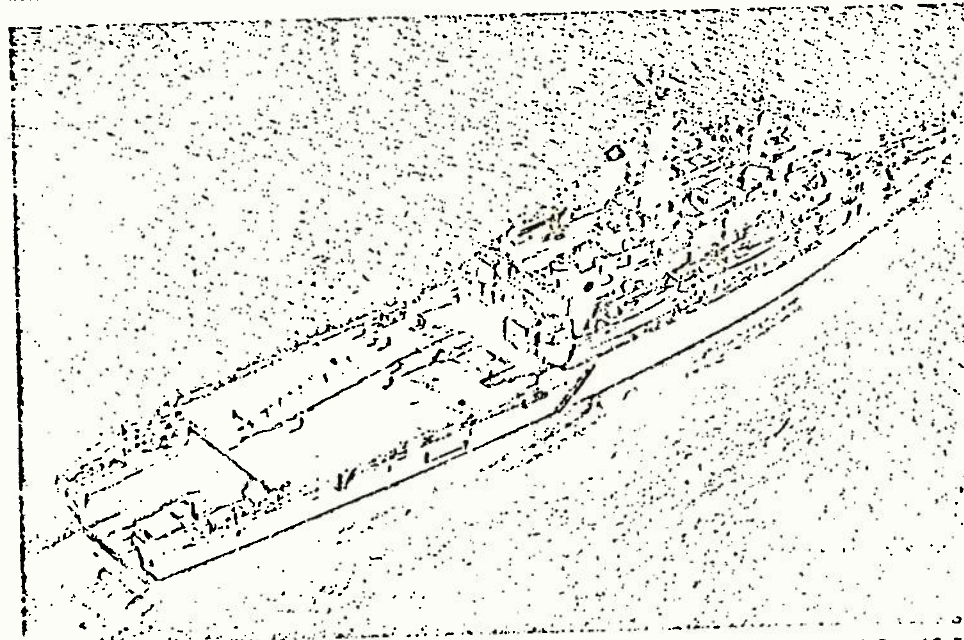
Training: *Fearless* used for the sea training of officers from the Britannia Royal Naval College, Dartmouth, retaining full amphibious capabilities.

Troops: Each ship can carry 380 to 400 troops at ship's company standards, and an overload of 700 marines and military personnel can be accommodated for short periods.



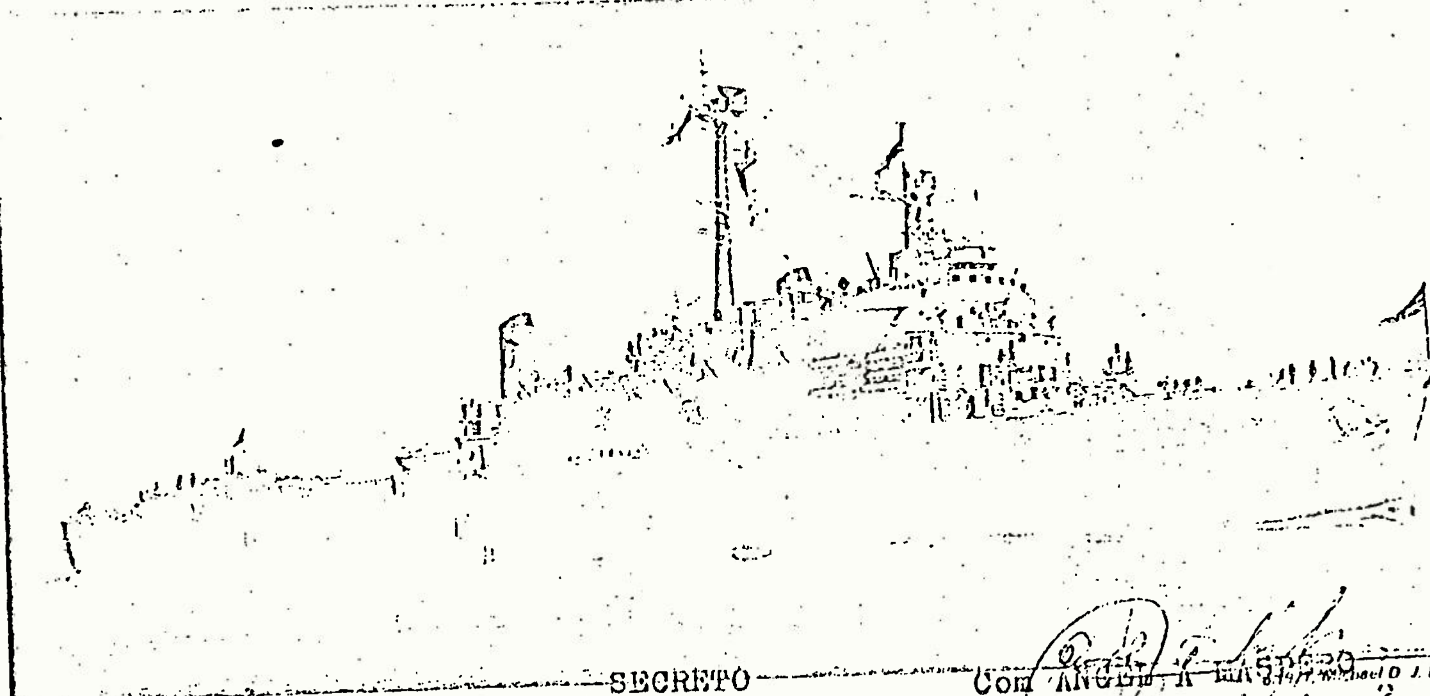
4/1975, John G. Call

INTREPID



6/1977, C. and S. Ta

FEARLESS



FEARLESS

SECRETO

Com ANGEL ... [illegible]
Jefe Departamento A - 2

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ... H. BERNASDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

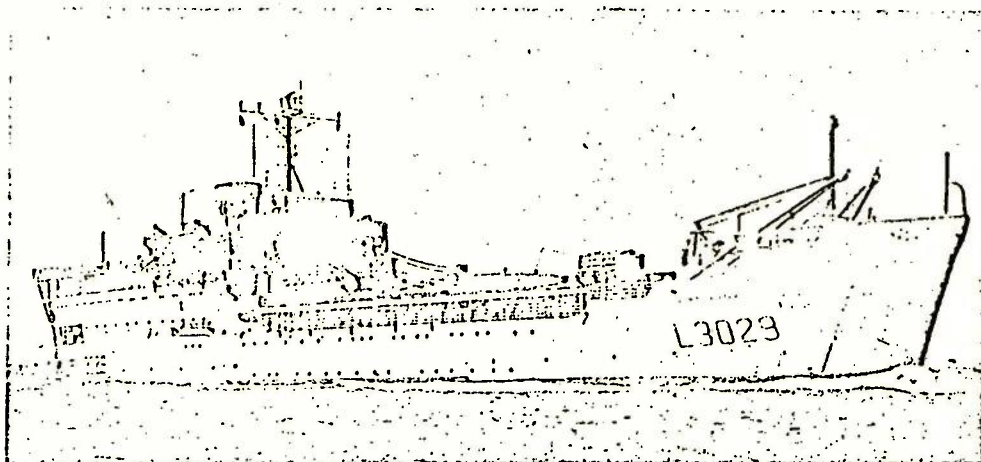
6 LOGISTIC LANDING SHIPS
(RFA MANNED)

...me	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
...BEDIVERE	L 3004	Hawthorn Leslie	Oct 1965	20 July 1966	18 May 1967
...GALAHAD	L 3005	Alex Stephen	Feb 1965	19 April 1966	17 Dec 1966
...GERAINT	L 3027	Alex Stephen	June 1965	26 Jan 1967	12 July 1967
...LANCELOT	L 3029	Fairfield	Mar 1962	25 June 1963	16 Jan 1964
...PERCIVALE	L 3036	Hawthorn Leslie	April 1966	4 Oct 1967	23 Mar 1968
...TRISTRAM	L 3505	Hawthorn Leslie	Feb 1966	12 Dec 1966	14 Sept 1967

...isplacement, tons: 3 270 light; 5 674 full load
(3 370 and 5 550 in *Sir Lancelot*)
...mensions, feet (metres): 366·3 pp; 412·1 oa × 59·8 × 13·0
(120; 135·1 × 19·6 × 4·3)
...ns: Fitted for 2—40 mm—not normally carried
...ain engines: 2 Mirrlees diesels; 9 400 bhp; 2 shafts;
(2 Denny-Sulzer diesels; 9 520 bhp in *Sir Lancelot*)
...eed, knots: 17
...l fuel, tons: 815
...nge, miles: 8 000 at 15 knots
...mplement: 68 (18 officers, 50 ratings)
...ilitary lift: 340

...r *Lancelot* was the prototype of this class which was origi...lly built for the Army but transferred to RFA in Jan and March ...70. Fitted for bow and stern loading with drive-through ...cilities and deck-to-deck ramps. Facilities provided for on-...ard maintenance of vehicles and for laying out pontoon ...uipment.

...ircraft: Helicopters can be operated from the well-deck and ...e after platform by day or night in the later ships. In *Sir ...ncelot* well-deck operations are limited to fair weather-day ...nditions. If required to carry helicopters 11 can be stowed on ...e Tank Deck and nine on the Vehicle Deck.



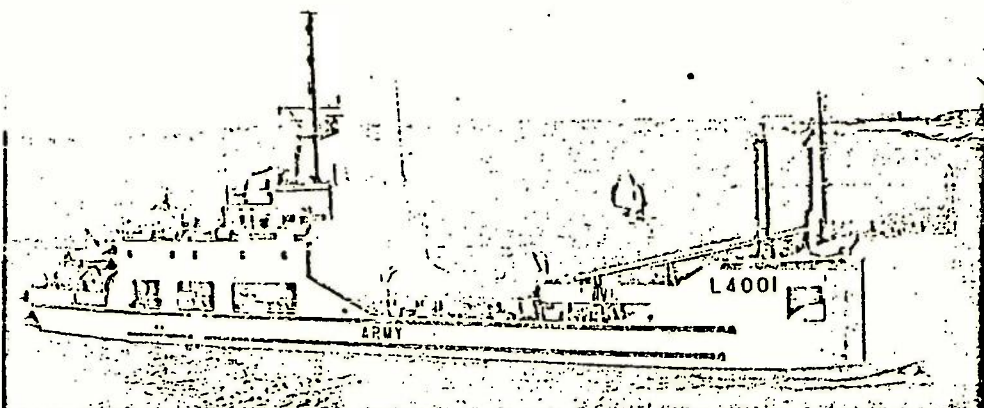
SIR LANCELOT — 6/1977, Michael D. J. Lennon

2 LOGISTIC LANDING CRAFT (RCT)

...ame	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
...RDENNES	L 4001	Brooke Marine, Lowestoft	27 Aug 1975	29 July 1976	1977
...RAKAN	L —	Brooke Marine, Lowestoft	16 Feb 1976	23 May 1977	1978

...isplacement, tons: 870 standard; 1 413 full load
...imensions, feet (metres): 240 oa × 47·5 × 5·8
(73·1 × 14·4 × 1·8)
...ain engines: 2 diesels; 2 000 bhp = 10·3 knots
...uel, tons: 150 dieso
...ange, ... 4 000 at 10 knots
...omple... 36 (plus 34 troops)

...oth ordered in Oct 1974. Can carry 350 tonnes of Stores or five ...hieftain tanks.



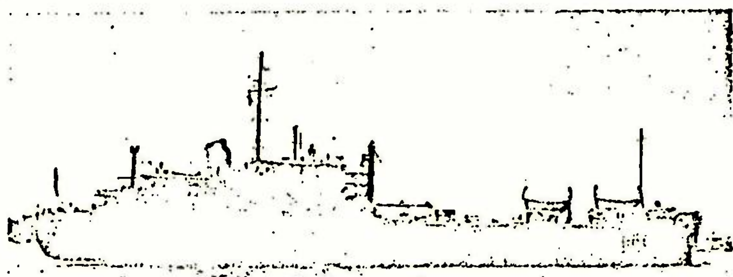
ARDENNES — 8/1977, Michael D. J. Lennon

1 LST (3) (RFA)

EMPIRE GULL (ex-*Trouncer*) L 3513

Displacement, tons: 2 260 light; 4 960 full load
Dimensions, feet (metres): 347 × 54·1 × 12 (105·8 × 16·5 × 3·7)
Main engines: 2 triple expansion; 2 shafts; 5 500 shp = 10 knots
Boilers: 2 Water Tube
Oil fuel, tons: 950
Complement: 63 officers and men
Troop ac...modation: 8 officers, 72 ORs

Built by Davie Shipbuilding, Quebec. Launched 9 July 1945. To be paid off in 1978. The last survivor in the Navy List of a huge number of British LSTs. Chinese crew.

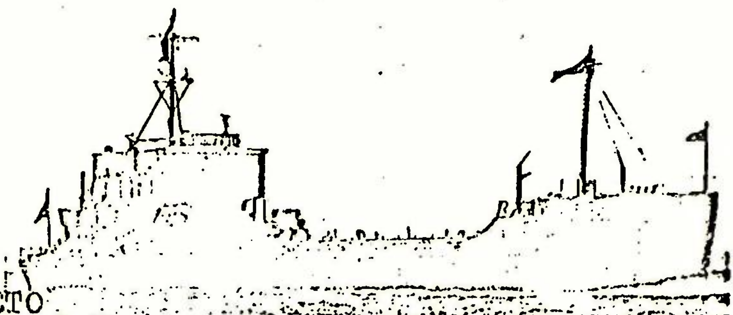

EMPIRE GULL — 7/1977, Wright and Logan

3 LCT (8) TYPE (RCT)

AGHEILA L 4002 — **AUDEMER** L 4061
ABBEVILLE L 4041

Displacement, tons: 657 light; 895 to 1 017 loaded
Dimensions, feet (metres): 231·2 oa × 39 × 3·2 forward; 5 aft (70·5 × 11·9 × 1 forward; 1·8 aft)
Beaching draughts
Main engines: 4 Paxman engines; 1 840 bhp = 12·6 knots
Complement: 33 to 37

All transferred to the Army's Royal Corps of Transport from the Royal Navy. Originally nine of these ships were operated by the RCT. *Agheila* has low bridge with radar central and platform forward of bridge with life-rafts disposed differently from other pair.


AUDEMER — 6/1977, John Mortimer

SECRETO
Pág. 1...

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

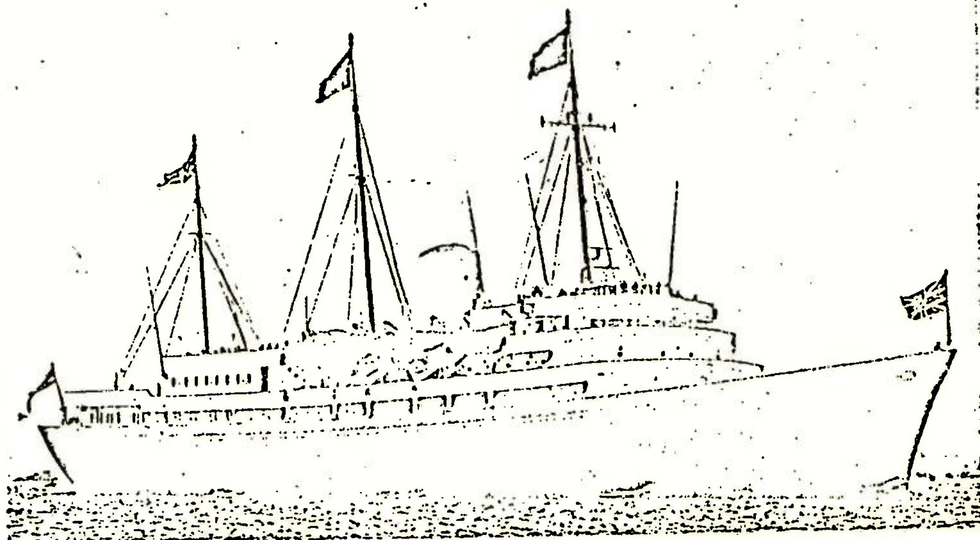
Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

ROYAL YACHT

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
BRITANNIA	A 00	John Brown & Co Ltd, Clydebank	July 1952	16 April 1953	14 Jan 1954

Displacement, tons: 3 990 light; 4 961 full load
Measurement, tons: 5 769 gross
Dimensions, feet (metres): 380·0 wl; 412·2 oa × 55·0 × 17·0 *(115·9; 125·7 × 16·8 × 5·2)*
Main engines: Single reduction geared turbines; 2 shafts; 12 000 shp = 21 knots
Boilers: 2
Oil fuel, tons: 330 (490 with auxiliary fuel tanks)
Range, miles: 2 100 at 20 knots; 2 400 at 18 knots; 3 000 at 15 knots
Complement: 270

Designed as a medium sized naval hospital ship for use by Her Majesty The Queen in peacetime as the Royal Yacht. Construction conformed to mercantile practice. Fitted with Denny-Brown single fin stabilisers to reduce roll in bad weather from 20 to 6 degrees. Cost £2·098 million. To pass under the bridges of the St. Lawrence Seaway when she visited Canada, the top 20 feet of her mainmast and the radio aerial on her foremast were hinged in Nov 1958 so that they could be lowered as required.



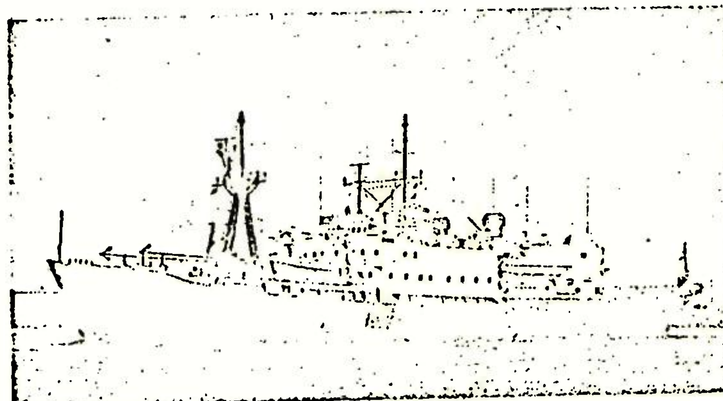
BRITANNIA — *6/1977, John Mortimer*

ICE PATROL SHIP

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
ENDURANCE (ex *Anita Dan*)	A 171	Krögerwerft, Rendsburg	1955	May 1956	Dec 1956

Displacement, tons: 3 600
Measurement, tons: 2 641 gross
Length, feet (metres): 273·5 *(89·7)* pp; 300 *(91·44)* oa; 305 *(92·96)*; including helicopter deck extension
Beam, feet (metres): 46 *(14·02)*
Draught, feet (metres): 18 *(5·5)*
Aircraft: 2 Whirlwind Mk IX helicopters
Guns: 2—20 mm
Main engine: 1 B & W 550 VTBF diesel; 3 220 ihp; 1 shaft
Speed, knots: 14·5
Range, miles: 12 000 at 14·5 knots
Complement: 119 (13 officers, 106 men, including a small Royal Marine detachment) plus 12 spare berths for scientists

Purchased from J. Lauritzen Lines, Copenhagen (announced on 20 Feb 1967). Strengthened for operation in ice. Converted by Harland & Wolff, Belfast 1967-68 into an ice patrol ship for southern waters, undertaking hydrographic and oceanographic surveys and acting as support ship for the British Antarctic Survey and guard vessel. Original cost £1·8 million.
An unusual feature for one of HM ships is her hull painted a vivid red for easy identification in the ice.



ENDURANCE — *6/1977, Wright and Logan*

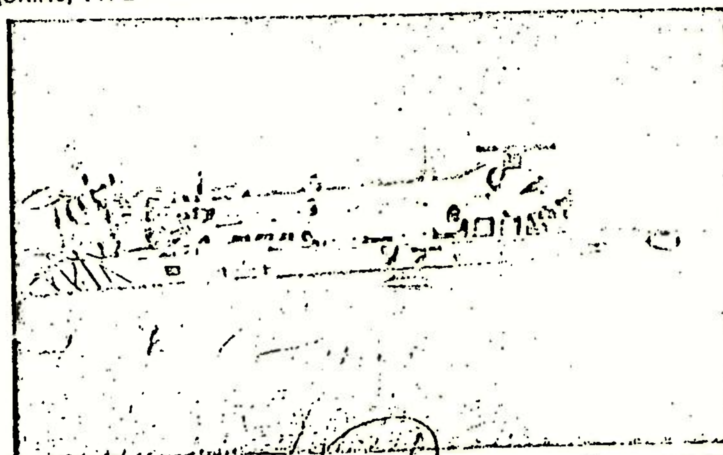
HOVERCRAFT

Note: The RN Hovercraft Trials Unit was established at Lee-on-the-Solent in 1974.

2 WINCHESTER (SR.N6) TYPE

Displacement, tons: 10 normal gross weight
Dimensions, feet (metres): 48·4 × 23·0 × 15·0 oa (height); 4·0 (skirt) *(14·8 × 7 × 4·6; 1·3)*
Main engine: 1 Rolls-Royce Gnome gas turbine; 900 shp = 50 knots
Range, miles: 200

Modified with radar and military communications equipment for its primary role of a fast amphibious communication craft to support Royal Marine units.



SR.N6 — *1975, BHC*

SECRETO
Pág 2-2

Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

ES COPIA FIEL ...

Vicecomodoro JO... H. ...
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

Apéndice 3

PORTAAVIONES "INVENCIBLE"

Desplazamiento: 16.000 toneladas - Stander (Vacio).
19.500 toneladas - Carga total.

Longitud: 632 pp. (192.9 metros).
677 oa. (206.6 mts)

Manga: 27.5 mts; (flotación)
31.9 " (cubierta)

Aeronaves: Total 15 - 10 Helicópteros Sea King
5 Aviones Sea "Harrier"

Lanzamisiles. Sea Dart (dobles)

Propulsión: 4 Turbinas a Gas "Olympus" - 112.000 Cabalos de Fuerza - 2 Cajas de cambios reversibles.

Velocidad: 28 Nudos

Autonomía: 5.000 Millas a 18 Nudos.

Tripulación: 900 en total - 31 Oficiales, 265 Suboficiales y 604 tripulantes (excluyendo la tripulación de las aeronaves.

Radares:
Vigilancia - Tipo 965 con doble AKE 1
Búsqueda - 1 Tipo 992 R
Control de Fuego - 2 tipo 909 para los Sea Dart
Navegaci'on: 1 Tipo 1006

Sonar tipo 184

ES COPIA FIEL

Vicecomodoro JOS[illegible]
Jefe Departamento [illegible] Aeo.

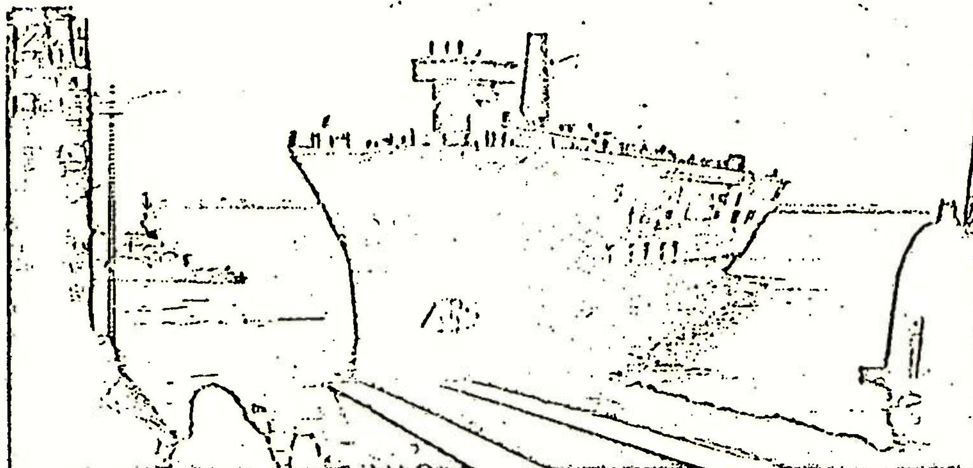
0 + 2 ANTI-SUBMARINE CRUISERS

Name	*No.*	*Builders*	*Laid down*	*Launched*	*Commissioned*
INVINCIBLE	CAH 1	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-In-Furness	20 July 1973	3 May 1977	?1979
ILLUSTRIOUS	CAH 2	Swan Hunter Ltd, Wallsend	7 Oct 1976	—	?1980

Displacement, tons: 16 000 standard; 19 500 full load
Length, feet (metres): 632 pp *(192·9)*; 677 oa *(206·6)*
Beam, feet (metres): 90 wl *(27·5)*; 104·6 deck *(31·9)*
Draught, feet (metres): 724 *(7·3)*
Flight deck length, feet (metres): 550 *(167·8)*
Aircraft: Total of 15: 10 Sea King helicopters (also to carry 5 Sea Harriers)
Missile launchers: Twin Sea Dart (see notes)
Main engines: 4 Olympus gas turbines; 112 000 shp; 2 shafts (reversible gear box)
Speed, knots: 28
Range, miles: 5 000 at 18 knots
Complement: 900 (31 officers, 265 senior ratings, 604 junior ratings) (excluding aircrew)

The history of this class is a long and complex one starting almost sixteen years ago. The first of class, the result of many compromises, was ordered from Vickers on 17 April 1973. At that time completion might have been expected in 1977-78 but changes in design and labour problems have delayed this by probably two years. The results of this must be the running-on of the "Tiger" class and *Hermes* to provide the necessary aircraft platforms at sea. The order for the second ship, to be named *Illustrious*, was placed on 14 May 1976, whilst a third is now planned. Present indications are that *Invincible* will replace *Bulwark* and *Illustrious* the two "Tiger" class.
The primary task of this class, apart from providing a command centre for maritime air forces, is the operation of both helicopters and VTOL/STOL aircraft. Provision has been made for sufficiently large lifts and hangars to accommodate the next generation of both these aircraft.
The design allows for an open foc'sle head and a slightly angled deck which will allow the Sea Dart launcher to be set almost amidships.

Aircraft: The second squadron of Sea Harriers will be embarked in *Invincible* and subsequently all such squadrons will be deployed in ships of this class. (See *Aircraft* note under *Hermes* for further details.)


INVINCIBLE at launch — *5/1977, Vickers Ltd.*

Cost: Although originally estimated at approximately £60 million the estimated cost of *Invincible* at 1976 prices = £167 million.

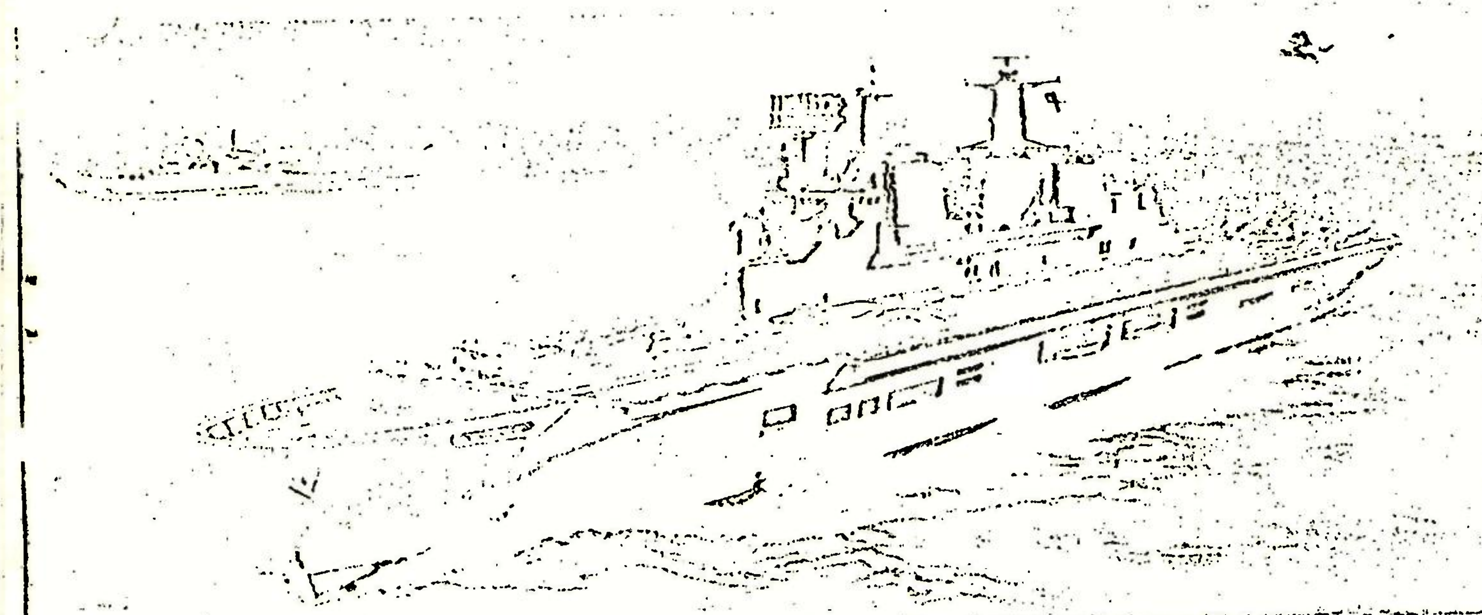
Design: In 1976/77 an amendment was incorporated to allow for the transport and landing of a Commando.

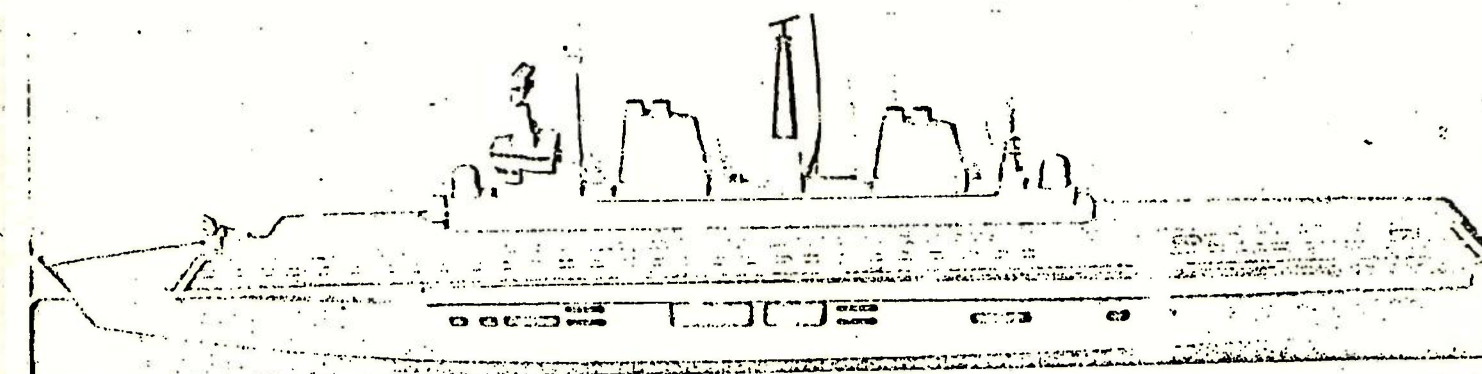
Flight deck: Various angles of lift are being tested for the forward end of the flight-deck (ski-jump) to allow V/STOL aircraft of greater all-up weight to operate more efficiently. It is not known whether this will be incorporated in *Invincible*.

Missiles: Original drawing below shows four Exocet launchers subsequently apparently deleted.

Radar: Surveillance: one Type 965 with double AKE 1 array.
Search: one Type 992 R.
Fire control: two Type 909 for Sea Dart.
Navigation: one Type 1006.

Sonar: Type 184.

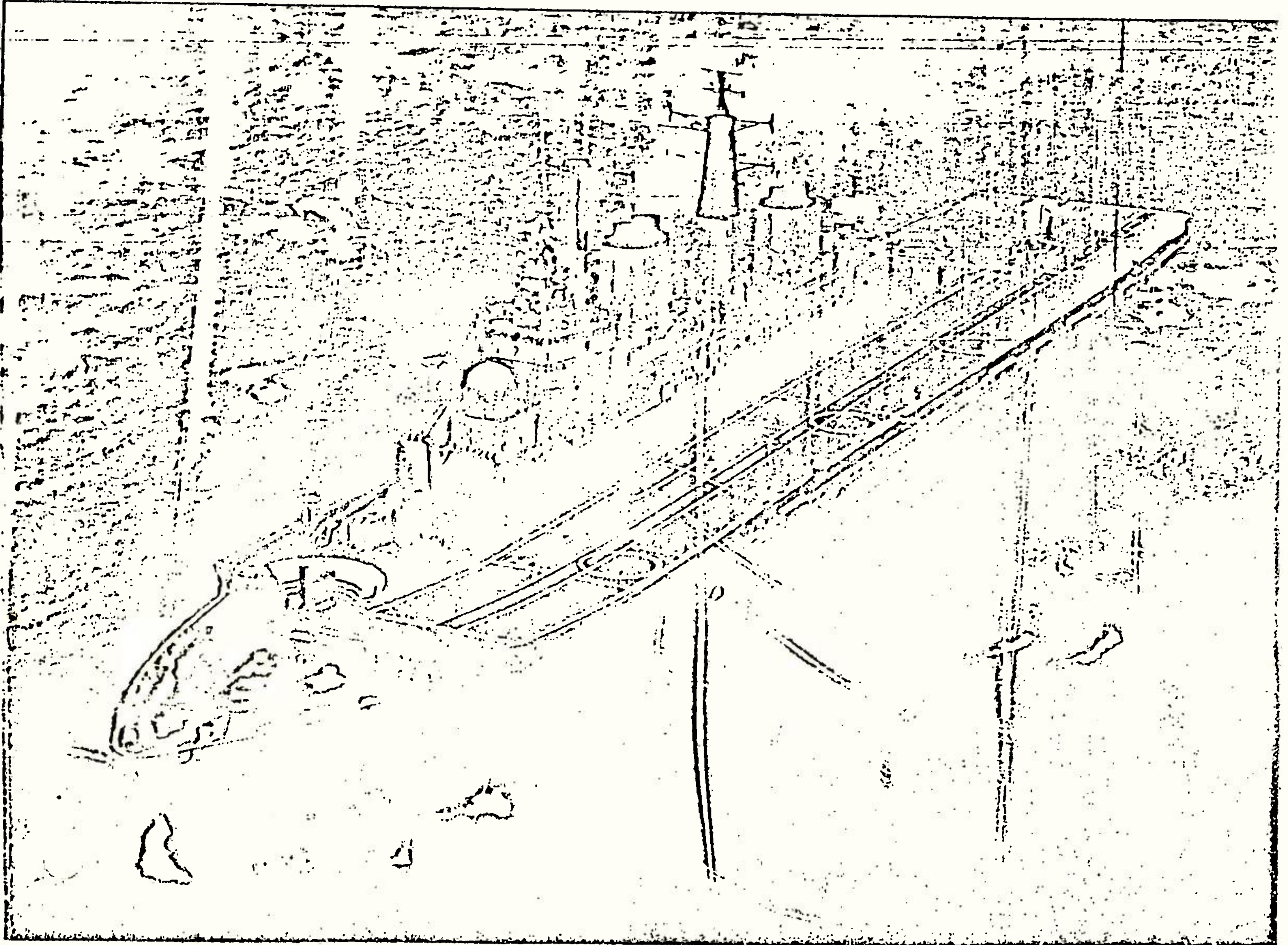

INVINCIBLE — *1977, Vickers Ltd.*


INVINCIBLE model — *1973, MOD*

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro J... H. ...ERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

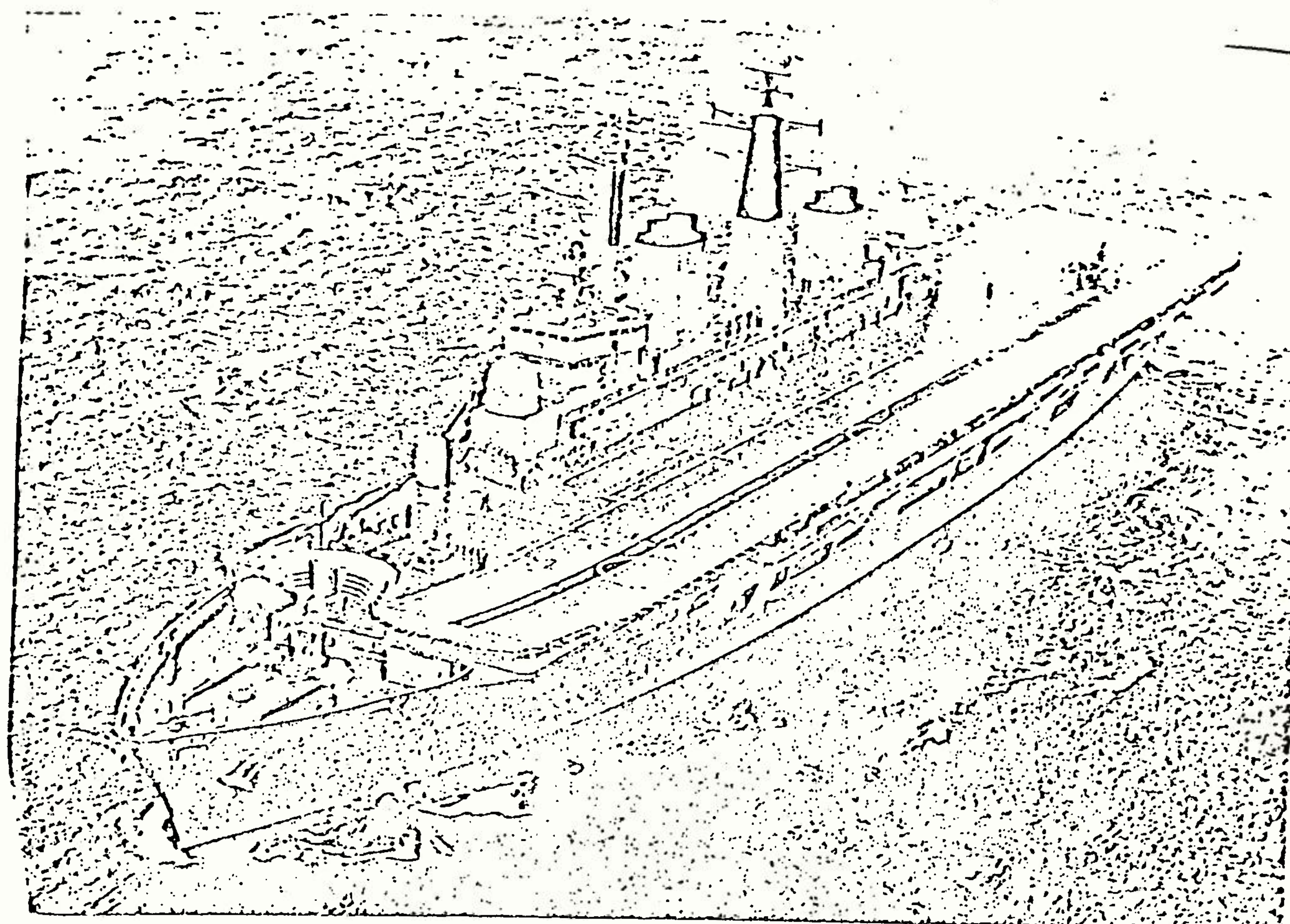
▼ El *Invincible* es el primero de una serie de tres portaaeronaves ligeros de lucha ASM en curso de construcción para la Marina británica, por lo que es el menos moderno de ellos. Por ejemplo, la inclinación de su trampolín de despegue es sólo de 7°, mientras que será de 15° en el *Ark Royal*, tercer navío de esta clase. Por estas razones, y por imperativos de orden económico, el *Invincible* dejará de formar parte de la flota cuando sea puesto en servicio el *Ark Royal* en 1985. Son desplegados ahora ciertos esfuerzos para vender el navío a la Marina australiana, pero es posible que el *Invincible* se integrara mal en ésta, compuesta esencialmente de unidades de procedencia estadounidense. De todos modos, la decisión de Australia dependerá en gran parte del precio pedido por los británicos, estimado en unos 175 millones de libras. El reverso de la medalla es que la retirada del *Invincible* (ya sea vendido o mantenido en reserva) reducirá inevitablemente la capacidad de la OTAN para llevar a cabo importantes operaciones ASM en apoyo de las fuerzas aeronavales desplegadas en el Atlántico Norte.



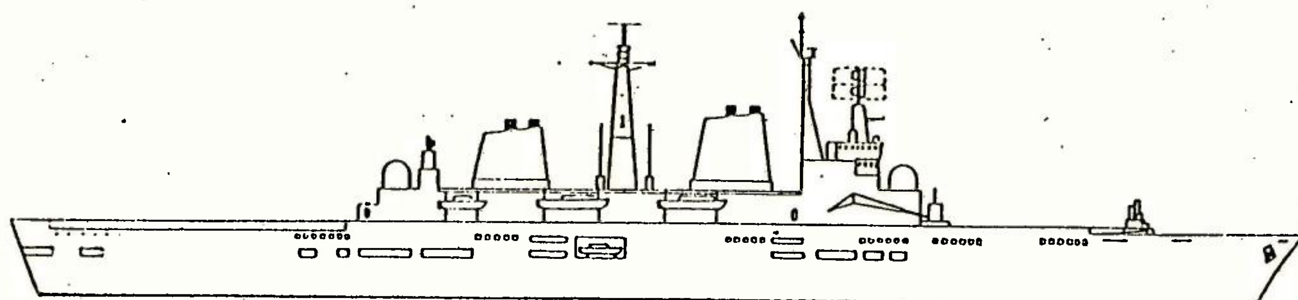
ES COPIA ...

Vicecomodoro ...
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

41



INVENCIBLE



INVINCIBLE

ES COPIA FIEL [illegible]

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible] y Programas Acc.

PORTAAVIONES "HERMES"

Desplazamiento: 23.900 Toneladas (Vacío)
28.700 " (con carga total)

Longitud: 650 Pies (198,1 m)
744,3 Pies (296.9 oa)

Manga: 27,4 m (Casco)

Aeronaves: 1 Escuadrón de Sea King
y 5 helicópteros "Wessex"

Armadura: Blindaje en la cubierta de vuelo 0.75 Pulgadas
1-2 en la maquinaria.

Lanzamisiles: 2 lanzadores Seacat - cuadruples a cada lado

Propulsión: Turbinas Parson, dos ejes, 76.000 caballos.

Velocidad: 28 Nudos

Tripulación: 1.350 Total - (143 Oficiales - 1.207 tripulación, en caso de emergencia puede embarcar a un Comando).

Radares:
Vigilancia: 1 tipo 965 con AKE 1 simple
Búsqueda: 1 tipo 993
Control de Fuego: 2 GWS 22
Navegación: 1 tipo 975
Tacan Beacon.

Sonar tipo 184

ES COPIA

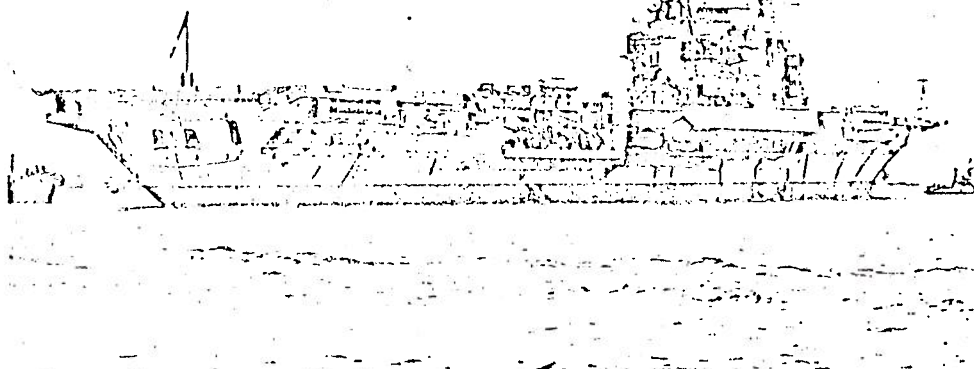
Vicealmirante ... SCHMARDEZ
Jefe D... Programas Ace.

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
HERMES	R 12	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	21 June 1944	16 Feb 1953	18 Nov 1959

Displacement, tons: 23 900 standard; 28 700 full load
Length, feet (metres): 650·0 *(198·1)* pp; 744·3 *(226·9)* oa
Beam, feet (metres): 90·0 *(27·4)* hull
Draught, feet (metres): 28·5 *(8·7)*
Width, feet (metres): 160·0 *(48·8)* overall
Aircraft: A squadron of Sea King, and Wessex 5 helicopters
Armour: Reinforced flight deck (0·75 in); 1—2 in over magazines and machinery spares
Missiles: 2 quadruple Seacat launchers either side abaft the after lift
Main engines: Parsons geared turbines; 2 shafts; 76 000 shp
Boilers: 4 Admiralty three drum type
Speed, knots: 28
Oil fuel, tons: 4 200 furnace; 320 diesel
Complement: 1 350 (143 officers, 1 207 ratings). In emergency a Commando can be embarked

Originally name ship of a class including *Albion, Bulwark* and *Centaur*, but design was modified to a more advanced type, incorporating new equipment and improved arrangements, including five post-war developments— angled deck, steam catapult, landing sight, 3D radar, and deck edge lift. Air-conditioned. Embarked air squadrons and joined the Fleet summer 1960. Long refit 1964 to 1966, costing £10 million.

Aircraft: Current complement (1978): nine Sea Kings and four Wessex 5. From 1980: five Sea Harriers and nine Sea Kings. The armament for the Sea Harriers (the first squadron to form) will be the P3T ASM and Sidewinder AIM9L AAM both controlled by Blue Fox radar. By 1980 all Sea Kings are expected to be modified to the standard of the Mk 2 helicopters now in production. They will all have improved radar and communications, an acoustic processor and sono-buoys to supplement the dunking sonar.



HERMES 10/1977, C. and S. Taylo

Conversion: *Hermes* was taken in hand for conversion to a Commando Carrier on 1 March 1971, commissioning for this role on 17 Aug 1973. Fixed wing facilities such as catapults and arrester gear were removed. The whole performance cost over £25 million.
In 1976, as a result of the Defence Review and pressure from other NATO countries, *Hermes'* role was altered to that of A/S carrier with the retention of a capability for commando support. As a result she underwent yet another conversion at Devonport which was completed Jan 1977. How long she continues in this role depends on how much extra delay is experienced on the "Invincible" class but it seems likely that she will continue to run until at least 1984-85. When the Harriers are eventually in naval service they will fly from this ship amongst others. The first operational squadron is due for embarkation in *Hermes* in 1980.

Electrical: Five turbo and four diesel alternators = 9 000 kW.

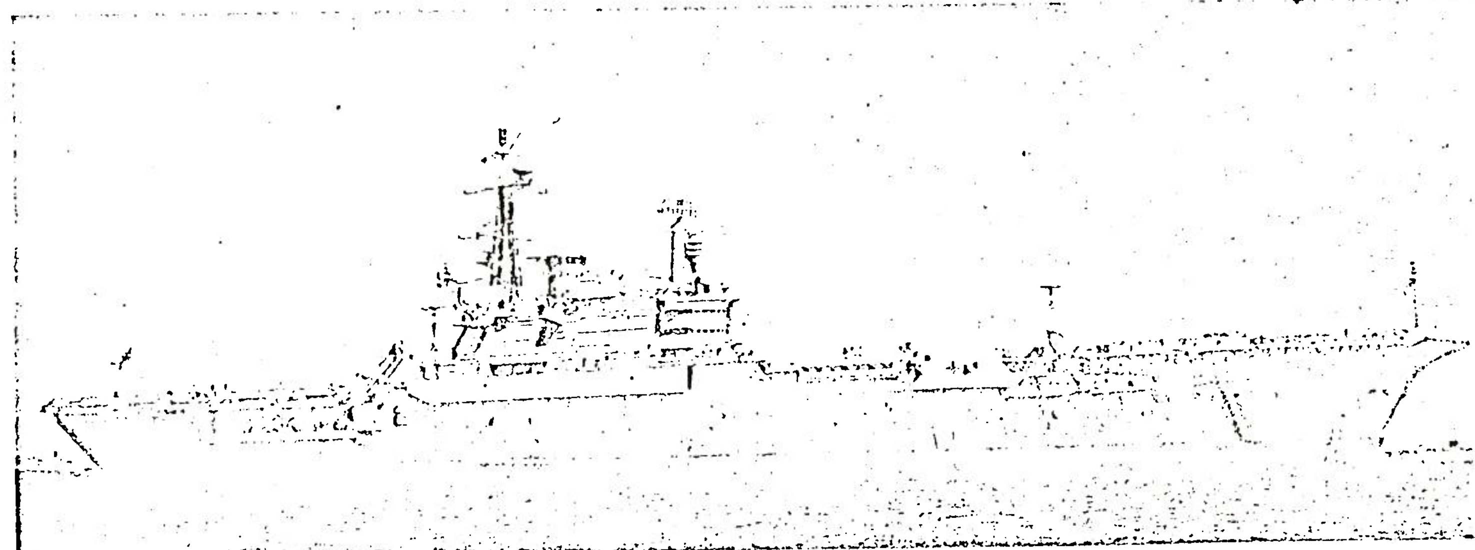
Engineering: 15 ft 6 in diameter propellers; 230 rpm.

Flight deck: Angled 6·5 degree off centre line of ship, the biggest angle that could be contrived in an aircraft carrier of this size. Strengthened to take Harrier aircraft.

Radar: Surveillance: one Type 965 with single AKE-1 array.
Search: one Type 993.
Navigation: one Type 975.
Fire control: two GWS 22.
Tacan beacon.

Sonar: Type 184.

Turning circle: 800 yards.



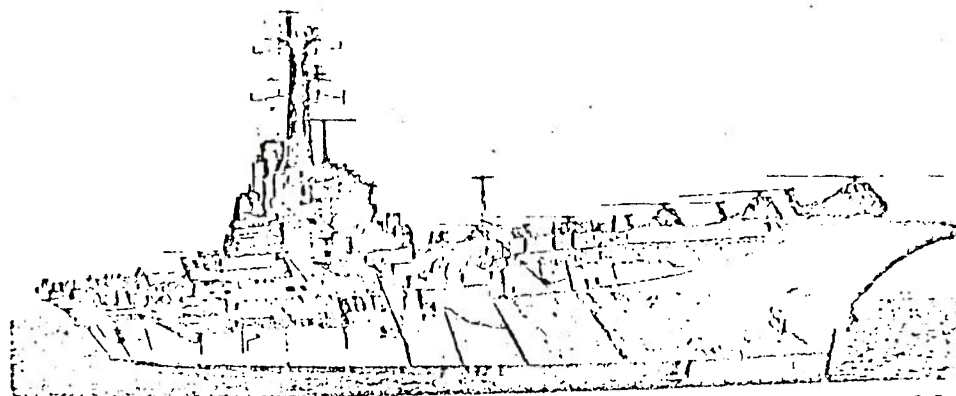
HERMES 6/1977, John G. Call

1 HELICOPTER/VSTOL CARRIER

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
BULWARK	R 08	Harland & Wolff Ltd, Belfast	10 May 1945	22 June 1948	4 Nov 1954

Displacement, tons: 23 300 standard; 27 705 full load
Length, feet (metres): 650 *(198·1)* pp; 737 8 *(224·9)* oa
Beam, feet (metres): 90 *(27·4)* hull
Draught, feet (metres): 28 *(8·5)*
Width, feet (metres): 123·5 *(37·7)* overall
Aircraft: 20 Wessex and Sioux helicopters
Landing craft: 4 LCVP
Guns: 8—40 mm (twins) Bofors on UK Mk V mountings
Main engines: Parsons geared turbines; 76 000 shp; 2 shafts
Boilers: 4 Admiralty three-drum
Speed, knots: 28
Oil fuel, tons: 3 880 furnace, 320 diesel
Complement: 980 plus 750 Royal Marine Commando and troops

Former fixed-wing aircraft carrier. Converted into commando ship in Portsmouth Dockyard, Jan 1959 to Jan 1960. Her arrester gear and catapults have been removed but, with a helicopter and VSTOL capability she was placed in reserve in April 1976 as a result of the 1975 Defence Review. In late 1977 it was decided to reactivate *Bulwark* to cover the period after *Ark Royal* pays off in Dec 1978 and before *Invincible* enters service. Due to manpower shortages her commissioning will have to await the availability of *Ark Royal's* complement.



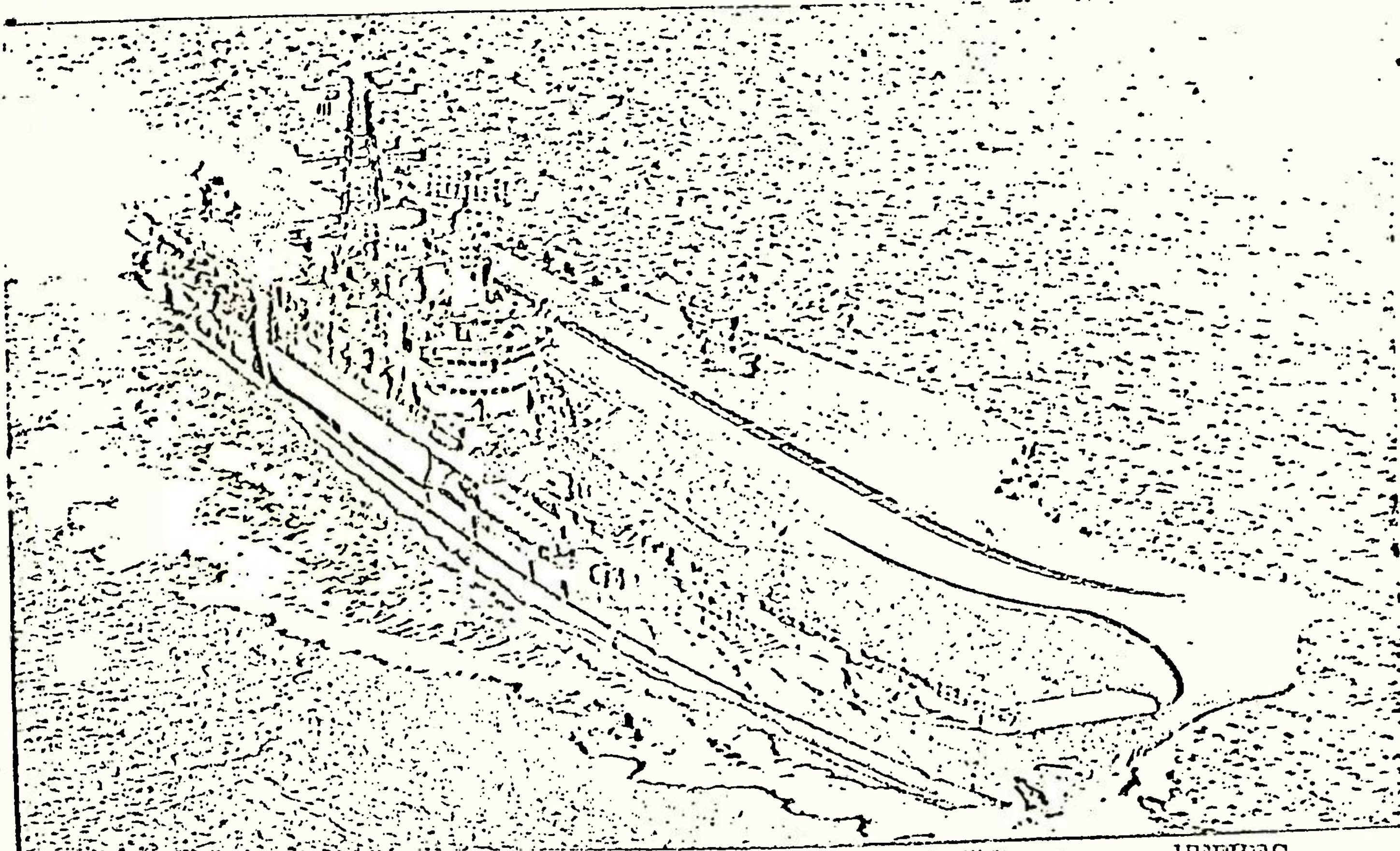
BULWARK 7/1973, C. and S. Tay

SECRETO
Pág 6-8

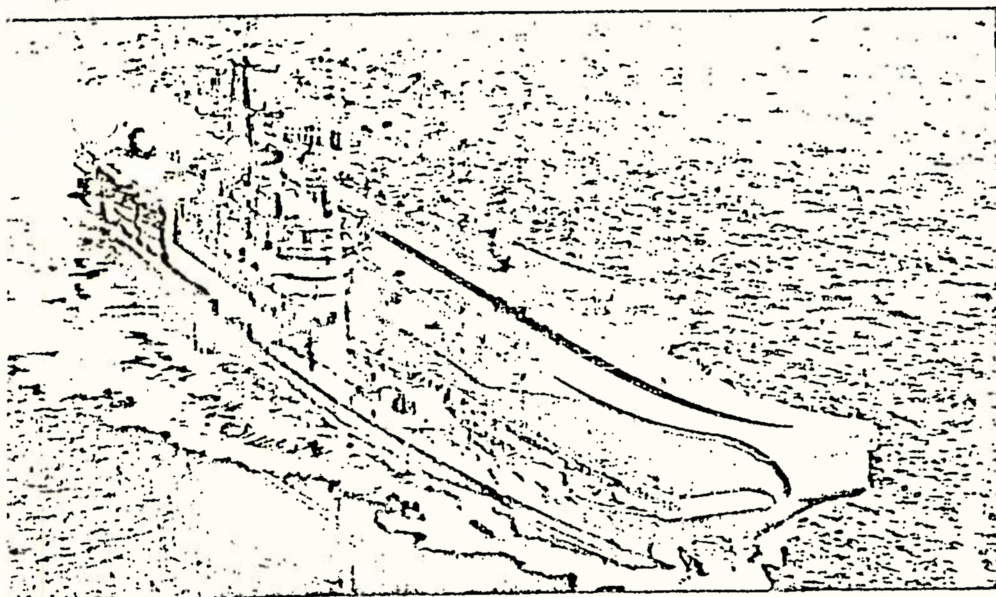
15

ES COPIA

Vicealmirante ... BERNARDEZ
Jefe Departamento ... y Programas Ano.



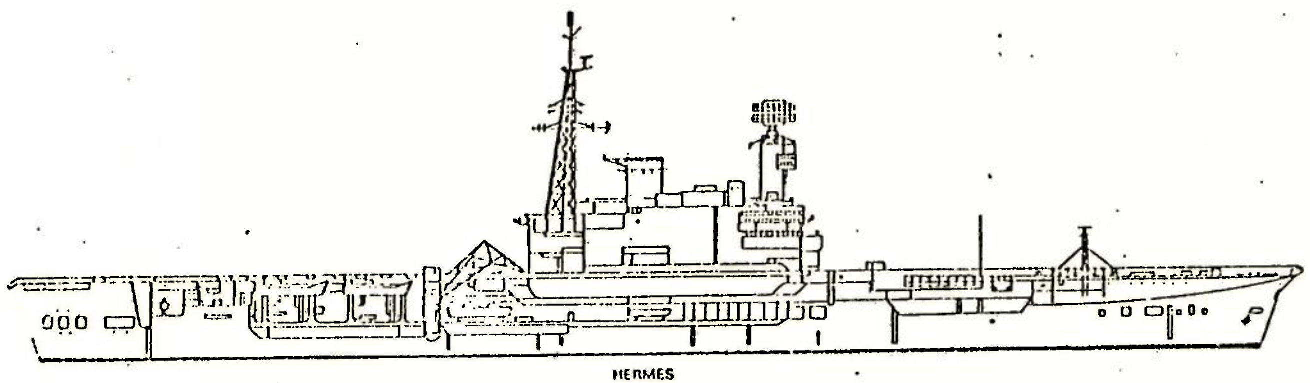
HERMES



◄ A pesar de haber sido transformado recientemente (1980) y provisto de un trampolín de despegue de una inclinación de 7,5°, el portaaviones *Hermes* será dado de baja en 1982 al ser puesto en servicio el *Illustrious*, segundo portaaeronaves ligero de la clase *Invincible*

ES COPIA

Vicecomodoro ... FERNANDEZ
Jefe Departamento ... Programas Acc.



Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

Vicecomodoro [illegible] FERNÁNDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas Acc.

1 TYPE 82

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
BRISTOL	D 23	Swan Hunter Ltd.	15 Nov 1967	30 June 1969	31 Mar 1973

Displacement, tons: 6 100 standard; 7 100 full load
Length, feet (metres): 490·0 *(149·4)* wl; 507·0 *(154·5)* oa
Beam, feet (metres): 55·0 *(16·8)*
Draught, feet (metres): 16·8 *(5·2)*; 23 *(7)* (sonar dome)
Aircraft: Landing platform for 1 Wasp helicopter
Missile launchers: 1 twin Sea Dart GWS 30 launcher aft
A/S weapons: 1 Ikara single launcher forward; 1 Limbo three-barrelled depth charge mortar (Mark 10) aft
Guns: 1—4·5 in *(115 mm)* Mark 8 forward; 2—20 mm
Main engines: COSAG arrangement (combined steam and gas turbines) 2 sets Standard Range geared steam turbines, 30 000 shp; 2 Bristol-Siddeley marine Olympus TMIA gas turbines, 30 000 shp; 2 shafts
Boilers: 2
Speed, knots: 30
Fuel, tons: 900
Range, miles: 5 000 at 18 knots
Complement: 407 (29 officers, 378 ratings)

Designed around Sea Dart GWS 30 weapons system. Fully stabilised to present a steady weapon platform. The gas turbines provide emergency power and high speed boost. The machinery is remotely-controlled from a ship control centre. Automatic steering, obviating the need for a quartermaster. Many labour-saving items of equipment fitted to make the most efficient and economical use of manpower resulting in a smaller ship's company for tonnage than any previous warship. Fitted with Action Data Automation Weapon System. Started trials 10 April 1972. Remainder of class cancelled owing to high cost and cancellation of aircraft-carrier building programme for which they were intended as A/A escorts. Officially listed as "destroyer" which is in some measure borne out by her limited fire-power, lack of embarked helicopter, limited [illegible] well as lack of jammers and Knebworth Corvus laun-c

Appearance: Three funnels, one amidships and two aft abreast the mainmast.

A/S weapons: Ikara is GWS 40.

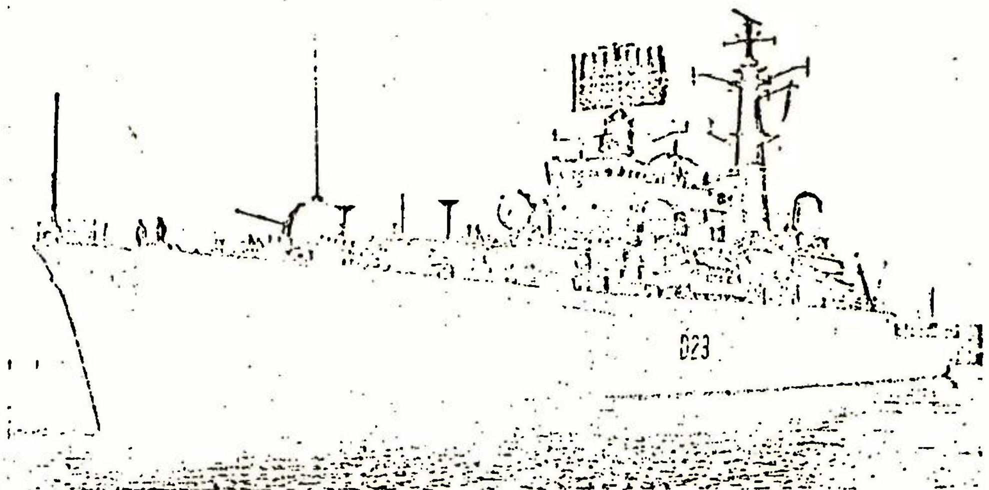
Communications: By GEC-Marconi to include SCOT satellite system compatible with both SKYNET and the US Defence sate'

Cost: £22·5 million (£27 million overall). GEC-Marconi equipment for radar, weapons and communications cost over £3 million.

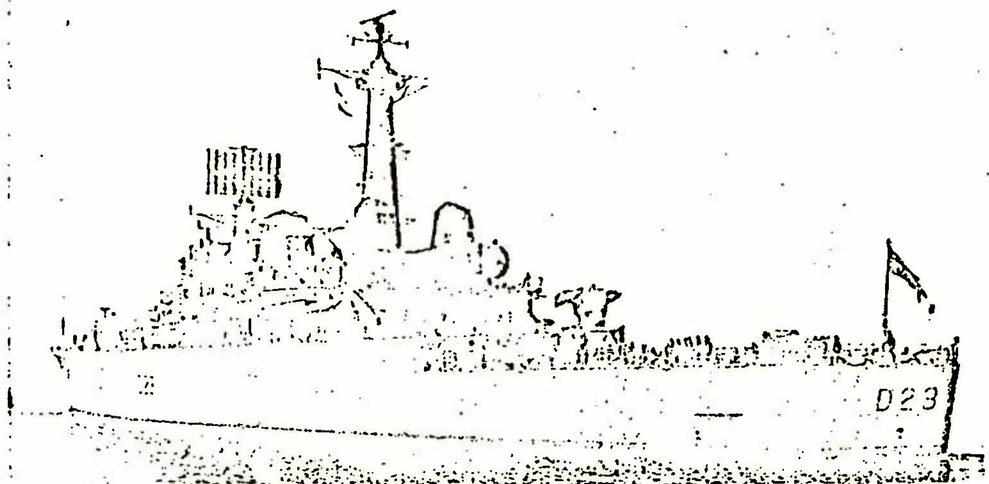
Missiles: The Sea Dart ship missile system has a reasonable anti-ship capability.

Radar: Surveillance: one Type 965 with double AKE array and IFF.
Search: one Type 992.
Fire control: two Type 909 (Sea Dart)
Navigation: one Type 1006; One Type 978.

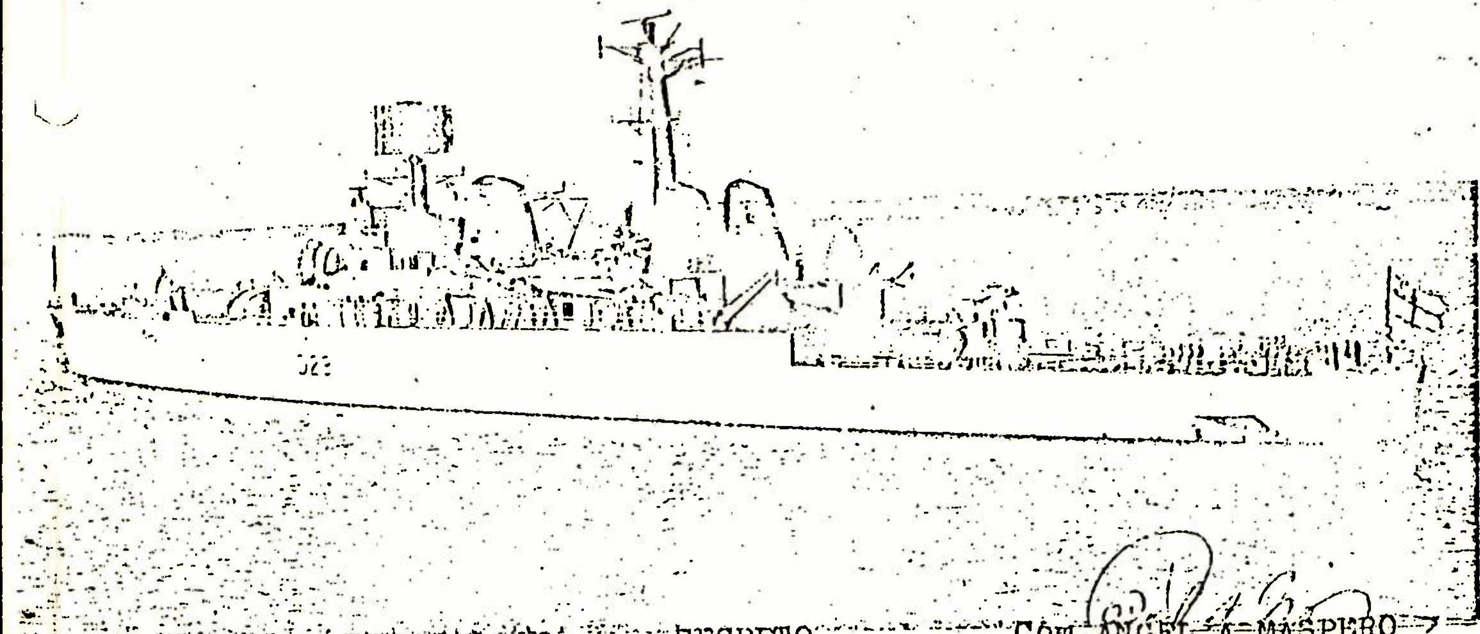
Sonar: Types 162, 170, 182, 184, 185, 189.



BRISTOL — *2/1978, Michael D. J. Lennon*



BRISTOL — *2/1978, Michael D. J. Lennon*



BRISTOL — *1975, John G. Callis*

Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

ES COPIA

Vicecomodoro ... H. ...
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
DEVONSHIRE	D 02	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	9 Mar 1959	10 June 1960	15 Nov 1962
KENT	D 12	Harland & Wolff Ltd, Belfast	1 Mar 1960	27 Sept 1961	15 Aug 1963
LONDON	D 16	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	26 Feb 1960	7 Dec 1961	4 Nov 1963
ANTRIM	D 18	Fairfield SB & Eng Co Ltd, Govan	20 Jan 1966	19 Oct 1967	14 July 1970
GLAMORGAN*	D 19	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Newcastle upon Tyne	13 Sept 1962	9 July 1964	11 Oct 1966
FIFE	D 20	Fairfield SB & Eng Co Ltd, Govan	1 June 1962	9 July 1964	21 June 1966
NORFOLK	D 21	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	15 Mar 1966	16 Nov 1967	7 Mar 1970

* Refit

Displacement, tons: 5 440 standard; 6 200 full load
Length, feet (metres): 505·0 *(153·9)* wl; 520·5 *(158·7)* oa
Beam, feet (metres): 54·0 *(16·5)*
Draught, feet (metres): 20·5 *(6·3)*
Aircraft: 1 Wessex helicopter
Missile launchers: 4 Exocet in four ships (see *Missiles* note); 1 twin Seaslug aft; 2 quadruple Seacat either side abreast hangar
Guns: 4—4·5 in *(115 mm)*, 2 twin turrets forward; 2—20 mm, (single) (2—4·5 only in ships with Exocet)
Main engines: Combined steam and gas turbines; 2 sets geared steam turbines, 30 000 shp; 4 gas turbines, 30 000 shp; 2 shafts
Boilers: 2 Babcock & Wilcox
Speed, knots: 30
Complement: 471 (33 officers and 438 men)

Fife, Glamorgan, Antrim and *Norfolk*, have the more powerful Seaslug II systems. All fitted with stablisers and are fully air-conditioned. Original cost varied from £13·8 million *(Hampshire)* to £16·8 million *(Antrim)*. Officially rated as "destroyers".

Appearance: *Kent* and *London* have mainmast stepped further aft than remainder. The last four of the class have distinctive tubular foremast and twin AKE radar aerial.

Costs: Running costs (at 1976 prices, excluding helicopter) £4·9 million per ship).

Disposal: As a result of the Defence Review *Hampshire* was paid off in April 1976—at least seven years before she might have been expected on the disposal list.

Electrical: Two 1 000 kW turbo-alternators and three gas turbines alternators total 3 750 kW, at 440 V a/c SCOT fitted in *London*.

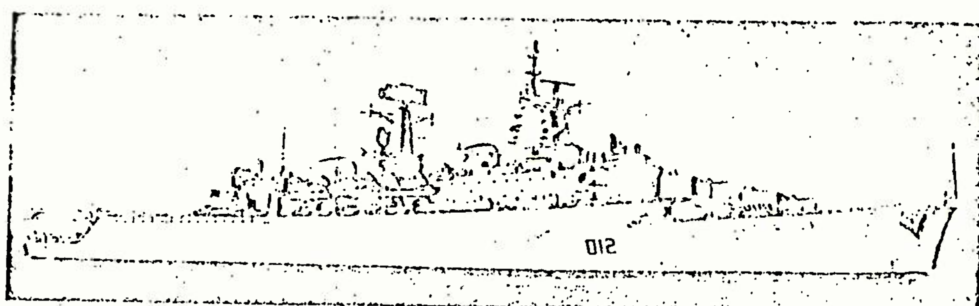
Engineering: These are the first ships of their size to have COSAG (combined steam and gas turbine machinery). Boilers work at a pressure of 700 psi and a temperature of 950 F. The team and gas turbines are geared to the same shaft. Each shaft set consists of a high pressure and low pressure steam turbine of 15 000 shp combined output plus two G.6 gas turbines each of 7 500 shp. The gas turbines are able to develop their full power from cold within a few minutes, enabling ships lying in harbour without steam to get under way instantly in emergency.

Gunnery: The 4·5 in guns are radar controlled fully automatic dual-purpose. The 20 mm guns were added for picket duties in S. E. Asia, but have been retained for general close range duties.

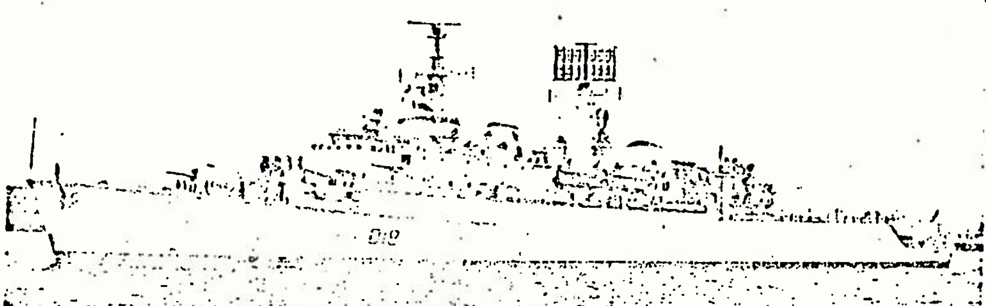
Missiles: Four Exocet fitted in *Norfolk, Antrim, Glamorgan* and *Fife*. No reloads carried. *Norfolk* Exocet trials on French missile range (Mediterranean) in April 1974.
Approx 36 Seaslug missiles carried.

Radar: Air search: one type 965 (double AKE-2 array in *Norfolk, Glamorgan, Antrim* and *Fife*—remainder single AKE-1).
Surveillance: one Type 992.
Height finder: one Type 277.
Seaslug fire control: one Type 901.
Gunnery fire control: MRS 3 (forward) with Type 903.
Seacat fire control: GWS 23 in *London*; GWS 22 with Type 904 in *Kent, Norfolk, Antrim, Fife* and *Glamorgan*; GWS 21 in *Devonshire*.
Navigation: one Type 975.

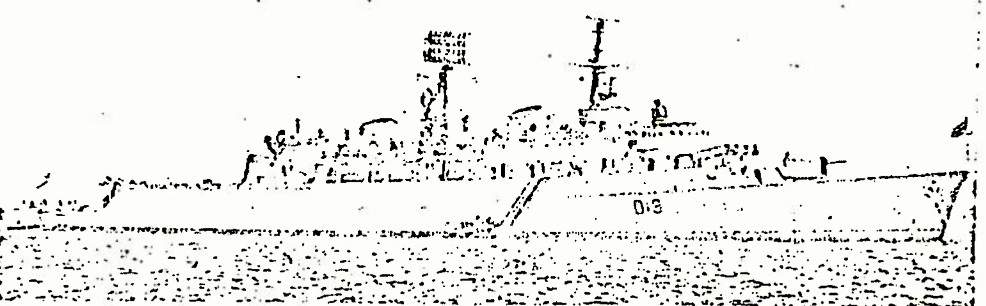
Sonar: Type 184.



KENT — *6/1977, Wright and Logan*

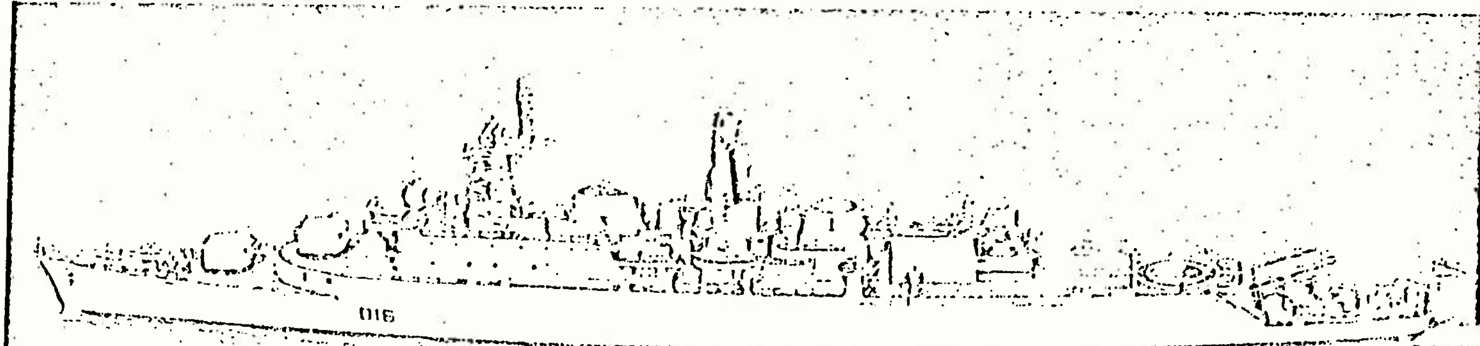


ANTRIM — *6/1977, Wright and Logan*



GLAMORGAN — *6/1977, Dr. Giorgio Arra*


DEVONSHIRE — *6/1977, Michael D. J. Lennon*



LONDON — *6/1977, C. and S. Taylor*

ES COPIA

Vicecomodoro JO[illegible] B. BERNÁRDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas A66.

5 + 5 "SHEFFIELD" (TYPE 42) CLASS

	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
LD	D 80	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	15 Jan 1970	10 June 1971	16 Feb 1975
GHAM	D 86	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	28 Mar 1972	30 July 1973	3 Dec 1976
STLE	D 87	Swan Hunter Ltd, Wallsend on Tyne	21 Feb 1973	24 April 1975	23 Mar 1978
DW	D 88	Swan Hunter Ltd, Wallsend on Tyne	7 Mar 1974	14 April 1976	1978
E	D 108	Vickers (Shipbuilding) Ltd Barrow-in-Furness (see note)	3 Nov 1972	22 Feb 1974	1978
RY	D 118	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	22 Mar 1973	21 June 1974	1978
	—	Swan Hunter Ltd, Wallsend on Tyne	1976	—	—
MPTON	—	Vosper Thornycroft Ltd	21 Oct 1976	—	—
GHAM	—	Vosper Thornycroft Ltd	—	—	—
	—	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	—	—	—

ment, tons: 3 150 standard; 4 100 full load
feet (metres): 392·0 *(119·5)* wl; 410·0 *(125·0)* oa
et (metres): 46 *(14)*
feet (metres): 19 *(5·8)*
1 Lynx Mk 2 helicopter
unchers: 1 twin Sea Dart medium range surface-to-air
-to-surface capability) GWS 30 system
--4·5 in automatic, Mark 8, 2--20 mm Oerlikon;
ing
pons: Helicopter-launched Mk 44 torpedoes; 6 A/S
o tubes (triples) for Mk 46 (except in *Sheffield*)
gines: COGOG arrangement of Rolls-Royce Olympus
rbines for full power 50 000 shp; 2 Rolls-Royce Tyne
rbines for cruising 8 000 shp; cp propellers; 2 shafts
nots: 30
500 miles at 18 knots
ment: 299 (26 officers, 80 senior rates, 193 junior rates)
mmodation for 312)

class of all gas-turbine ships fitted with four sets of
s and twin rudders. The helicopter will carry the Skua
air-to-surface weapon for use against lightly defended
ship targets such as fast patrol boats. Advantages
bilit reach maximum speed with great rapidity,
n int and weight and 25 per cent reduction in
l manpower. Originally to cost approximately £23·
er ship, although this may well be increased by delays
g costs of raw materials and labour.
rdered 22 Jan 1976. *Southampton* ordered 18 March
ttingham ordered 1 March 1977 and tenth on 27 May

damaged by fire whilst fitting out 23 Sept 1976.
le started trials June 1977, handed over 27 Feb 1978.
rders are planned for ships of this class which may
be of slightly increased length.

ion: *Ca*, whose completion was delayed by lack of
wer at Vickers Ltd, Barrow, was towed to Swan Hun-
Wallsend in Feb 1976 for completion in 1978.

uilding costs—*Sheffield* £23·2 million; *Birmingham*
llion. Running costs (1976 prices, excluding helicopter)
ion per year per ship.

ics: Twin SCOT Skynet satellite communication aeri-
WS 4 for coordination of action information. ECM D/F.

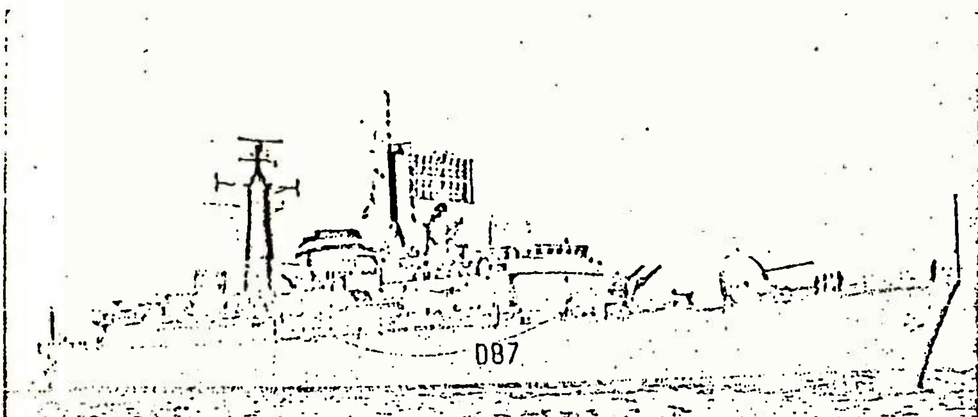
ing: Considerable automation has allowed a number
nery spaces to be operated unmanned. Propellers by
anganese (Type XX).

earch: one Type 965 with double AKE-2 array and IFF.
nce and target indication: one Type 992Q.
fire control and target: two Type 909
on, HDWS and helicopter control: one Type 1006

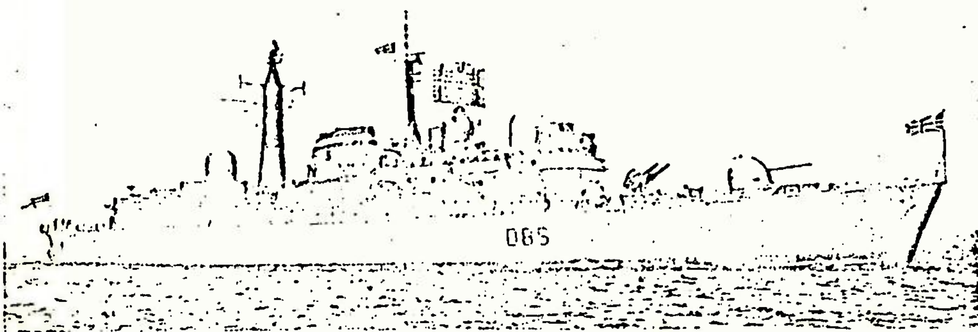
Type ull mounted. Type 162 classification.



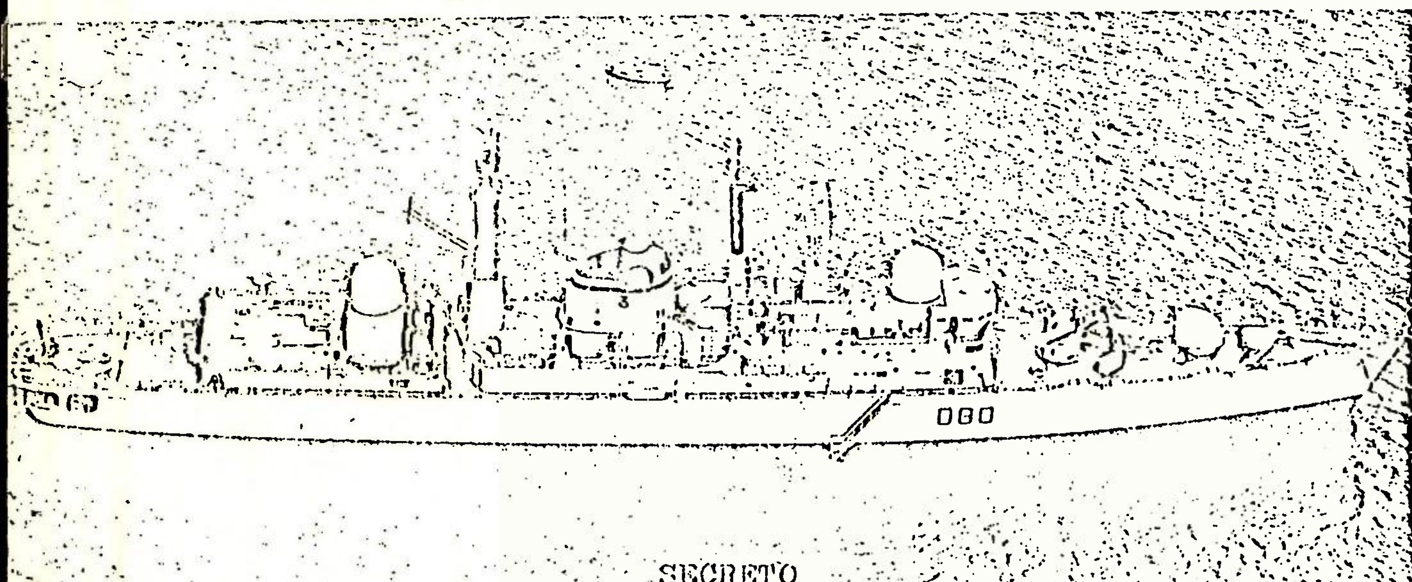
BIRMINGHAM — *6/1977, Dr. Giorgio Arra*



NEWCASTLE — *2/1978, Michael D. J. Lennon*



BIRMINGHAM — *6/1977, John G. Callis*

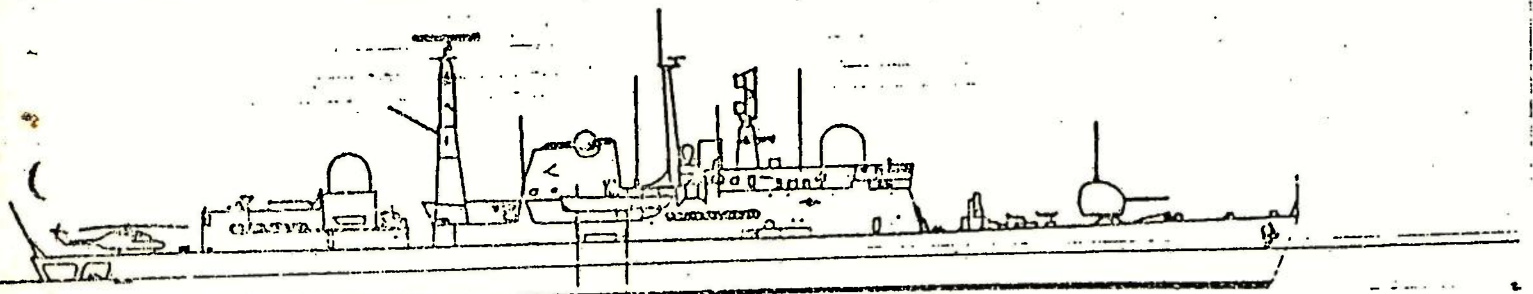


SECRETO
Pág 3-4

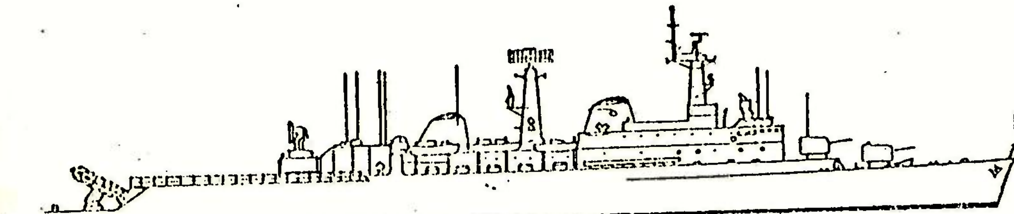
ELD — *6/1977, C. and S. Taylor*

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

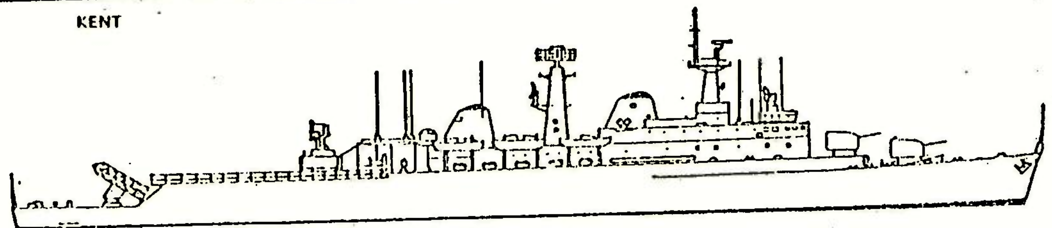
Vicecomodoro [illegible] BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.



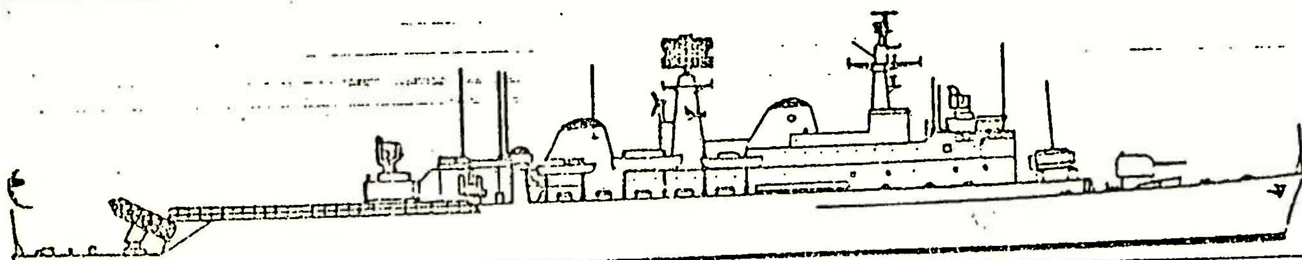
SHEFFIELD



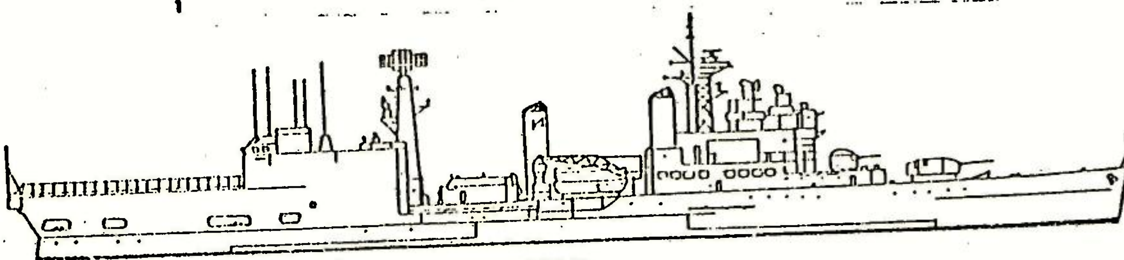
KENT



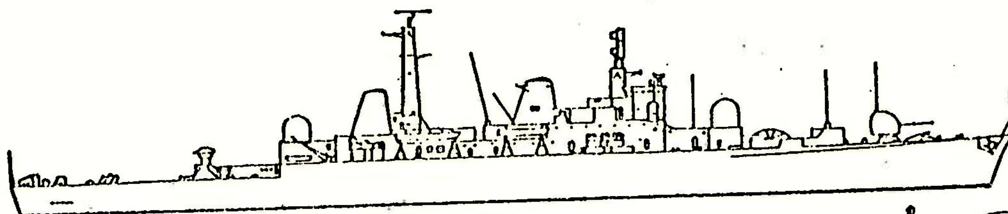
DEVONSHIRE



ANTRIM



"TIGER" Class



BRISTOL

Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. FERNANDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas Aeo.

2 "TIGER" CLASS (HELICOPTER CRUISERS)

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
TIGER (ex *Bellerophon*)	C 20	John Brown Ltd, Clydebank	1 Oct 1941	25 Oct 1945	18 Mar 1959
BLAKE (ex-*Tiger*, ex-*Blake*)	C 99	Fairfield SB & Eng, Govan	17 Aug 1942	20 Dec 1945	8 Mar 1961

Displacement, tons: 9 500 standard; 12 080 full load
Length, feet (metres): 538·0 *(164·0)* pp; 550·0 *(167·6)* wl; 566·5 *(172·8)* oa
Beam, feet (metres): 64·0 *(19·5)*
Draught, feet (metres): 23·0 *(7·0)*
Aircraft: 4 Sea King helicopters
Missile launchers: 2 quadruple Seacat
Guns: 2—6 in *(152 mm)* (1 twin); 2—3 in *(76 mm)* (twin)
Armour: Belt 3·5 in—3·2 in *(89–83 mm)*; deck 2 in *(51 mm)*; turret 3 in—1 in *(76—25 mm)*
Main engines: 4 Parsons geared turbines; 4 shafts; 80 000 shp
Boilers: 4 Admiralty three-drum type
Speed, knots: 30
Oil fuel, tons: 1 850
Range, miles: 2 000 at 30 knots; 4 000 at 20 knots; 6 500 at 13 knots
Complement: 85 officers, 800 ratings

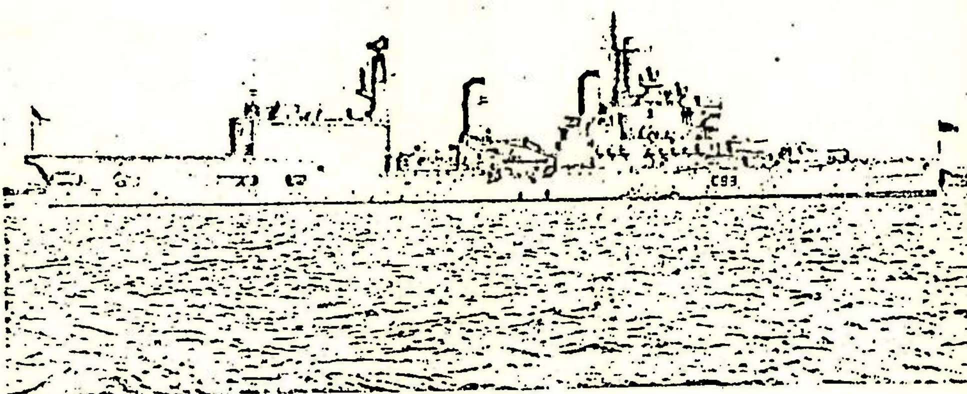
This design was originally an improvement on that of *Superb/Swiftsure*. *Bellerophon* and *Hawke* of a similar design were cancelled in 1945-46 as were the projected ships *Centurion, Edgar, Mars* and *Neptune*. There was much juggling of names between ships; *Blake* was renamed *Tiger* in Dec 1944 and back to *Blake* in Feb 1945.
Defence was renamed *Lion* in Oct 1957. *Bellerophon* was renamed *Tiger* in Feb 1945. Work on all three of the surviving ships was suspended in July 1946, the decision to complete them being announced on 15 Oct 1954. Subsequent redesign delayed work even further and it was not completed until 1959-61. By this time *Tiger* had cost £13·113 million and *Blake* £14·940 million. The next stage was conversion to command helicopter cruisers (official title). *Lion* was not converted and was eventually sent for scrap in April 1975. *Blake* was transformed by Portsmouth Dockyard at a cost of £5·5 million from early 1965 until recommissioning on 23 April 1969. *Tiger* was in hand from 1968 to 1972 at Devonport Dockyard, her cost reaching the staggering sum of £13·25 million. (As a considerable amount of equipment from *Lion* was used in *Tiger's* conversion the latter was unofficially known for a time as "Liger").

Electrical: Four turbo-generators provide 4 000 kW AC, the first time this type of power had been used in British cruisers although it was already in use in the "Daring" class destroyers.

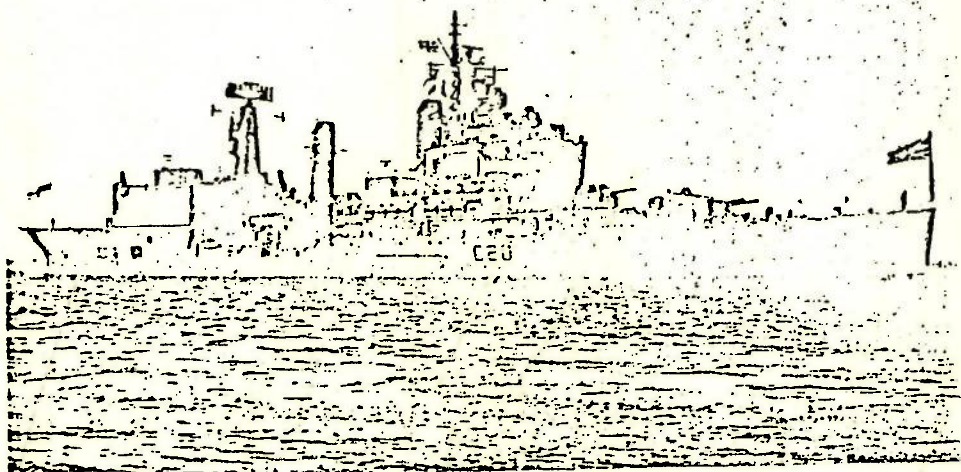
Engineering: Main machinery is largely automatic and can be remotely controlled. Steam conditions 400 psi pressure and 640°F. Propellers 11 feet diameter, 285 rpm.

Radar: Search: one Type 965 and one Type 993.
Height finder: one Type 277 or 278.
Fire control: four MRS 3 fire control directors.
Navigation: one Type 975.

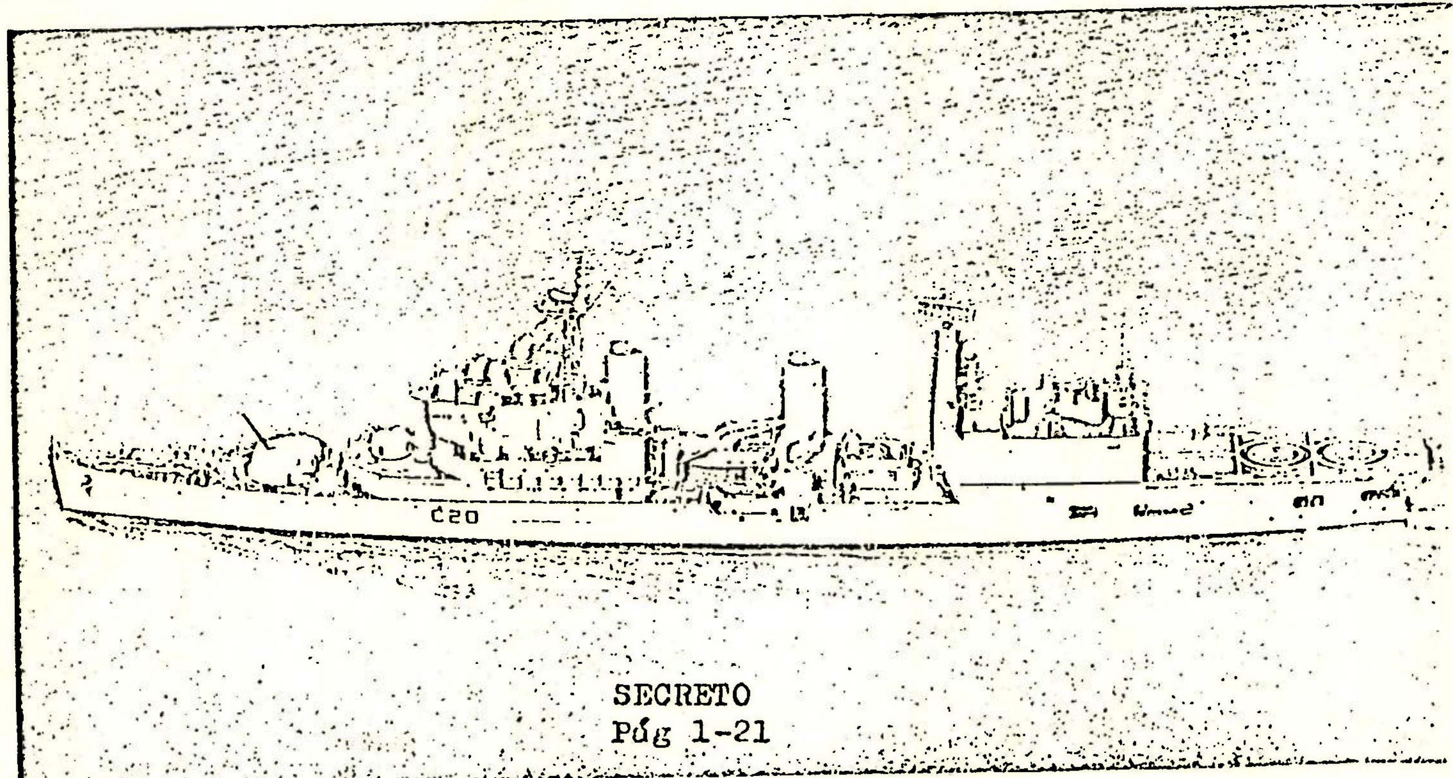
Turning circle: 800 yards.



BLAKE — *6/1977, C. and S. Taylor*



TIGER — *6/1977, John G. Call*



SECRETO

ES COPIA FIEL ...

Jefe Departamento ... y Programas Acq.

 SECRETO

8 "AMAZON" (TYPE 21) CLASS

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
AMAZON	F 169	Vosper Thornycroft Ltd, Woolston	6 Nov 1969	26 April 1971	11 May 1974
ANTELOPE	F 170	Vosper Thornycroft Ltd, Woolston	23 Mar 1971	16 Mar 1972	19 July 1975
ACTIVE	F 171	Vosper Thornycroft Ltd, Woolston	23 July 1971	23 Nov 1972	17 June 1977
AMBUSCADE	F 172	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	1 Sept 1971	18 Jan 1973	5 Sept 1975
ARROW	F 173	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	28 Sept 1972	5 Feb 1974	29 July 1976
ALACRITY	F 174	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	5 Mar 1973	18 Sept 1974	2 July 1977
ARDENT	F 184	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	26 Feb 1974	9 May 1975	13 Oct 1977
AVENGER	F 185	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	30 Oct 1974	20 Nov 1975	April 1978

Displacement, tons: 2 750 standard; 3 250 full load
Length, feet (metres): 360·0 *(109·7)* wl; 384·0 *(117·0)* oa
Beam, feet (metres): 41·8 *(12·7)*
Draught, feet (metres): 19 *(5·8)*
Aircraft: 1 Lynx Mk 2 helicopter (see note)
Missile launchers: 1 quadruple Seacat surface-to-air; 4 Exocet MM 38
Guns: 1—4·5 in Mk 8; 2—20 mm Oerlikon (singles)
A/S weapons: Helicopter launched torpedoes; 6 (2 triple) torpedo tubes for Mk 46 (from F 171 onwards)
Main engines: COGOG arrangement of 2 Rolls-Royce Olympus gas turbines 56 000 bhp; 2 Rolls-Royce Tyne gas turbines for cruising 8 500 shp; 2 shafts; cp, five-bladed propellers
Speed, knots: 32; 18 on Tyne GTs
Range, miles: 3 500 at 18 knots; 1 200 at 30 knots
Complement: 177 (13 officers, and 164 ratings) (accommodation for 192)

A contract was awarded to Vosper Thornycroft, on 27 Feb 1968 for the design of a patrol frigate to be prepared in full collaboration with Yarrow Ltd. This is the first custom built gas turbine frigate (designed and constructed as such from the keel up, as opposed to conversion) and the first warship designed by commercial firms for many years.

A/S weapons: Torpedo tubes to be fitted in all ships.

Costs: Building costs between £14·4 million *(Antelope)* and £20·2 million *(Arrow)*. Running costs (at 1976 prices, excluding helicopter) £3·3 million per ship per year.

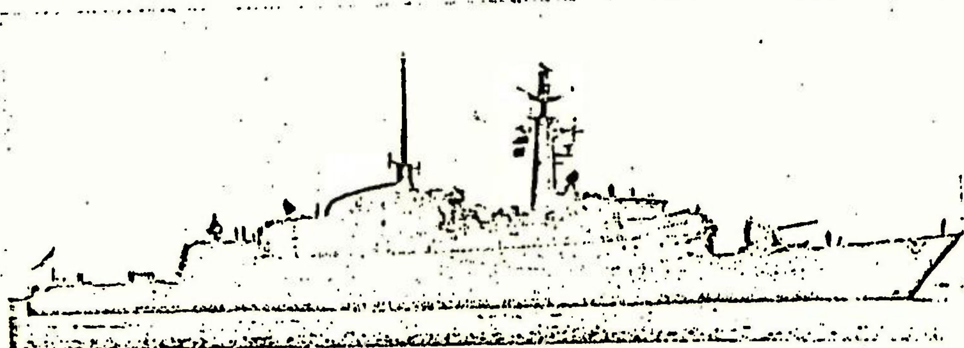
Electronics: SCOT satellite communication to be fitted in last four ships, CAAIS fitted.

Helicopter: Provided with Wasp until Lynx is available.

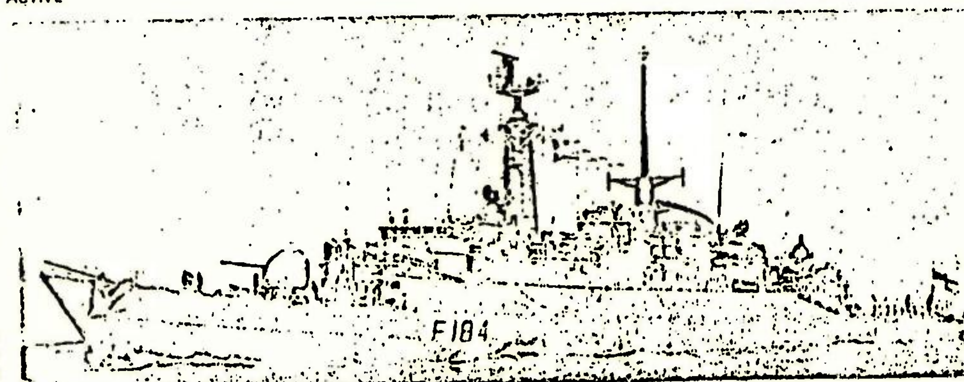
Missiles: Although Seawolf was planned for the last four, it was not ready in time so all will mount Seacat. Presumably retro-fitting may take place at subsequent major refits. All fitted with Exocet.

Radar: Surveillance and target indicator: one Type 992Q.
Navigation: one Type 978.
Seacat control: two GWS 24.
Gun fire control: Orion RTN-10X WSA 4 system.
IFF Interrogator: Cossor Type 1010.
IFF Transponder: Plessey PTR 461.

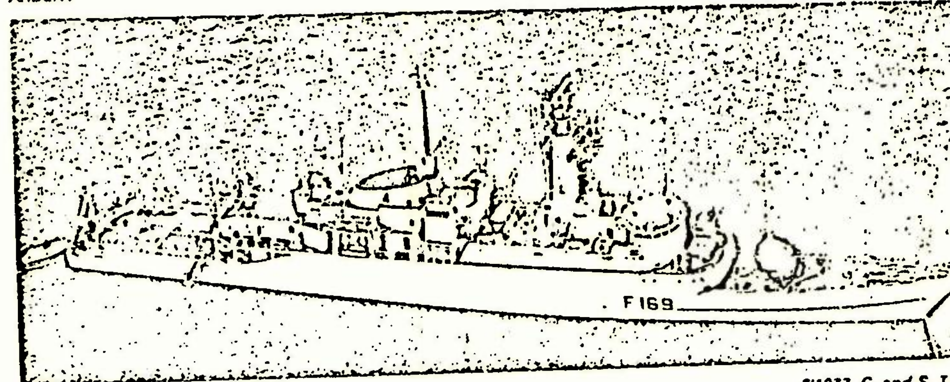
Sonar: Type 184M hull mounted.
Type 162M classification.



ACTIVE — *9/1977, Michael D. J. Lenno*



ARDENT — *11/1977, Michael D. J. Lenn*



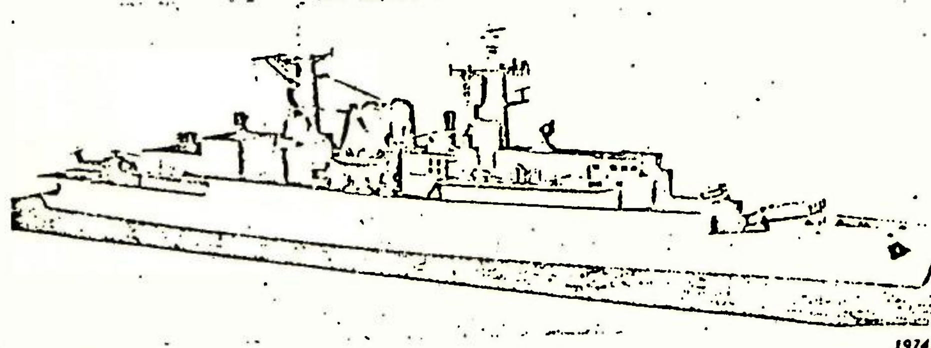
AMAZON — *6/1977, C. and S. T*

1 + 3 "BROADSWORD" CLASS (TYPE 22)

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissic
BROADSWORD	F 88	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	7 Feb 1975	12 May 1976	Late 1978
BATTLEAXE	—	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	1976	18 May 1977	—
BRILLIANT	—	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	1977	—	—
BOXER	—	Yarrow (Shipbuilders) Ltd, Glasgow	1978	—	—

Displacement, tons: 3 500 standard; 4 000 full load
Dimensions, feet (metres): 430 oa × 48·5 × 14 *(131·2 × 14·8 × 4·3)*
Aircraft: 2 Lynx Mk 2 helicopters with ASM and A/S torpedoes
Missile launchers: 2 Sea Wolf surface-to-air systems; 4 Exocet launchers forward
Guns: 2—40 mm
A/S weapons: 6 (2 triple) Mk 32 torpedo tubes for Mk 46; helicopter-carried A/S torpedoes
Main engines: COGOG arrangement of 2 Rolls-Royce Olympus gas turbines; 56 000 bhp and 2 Rolls-Royce Tyne gas turbines; 8 500 bhp; 2 shafts
Speed, knots: 30+ (18 on Tynes)
Range, miles: 4 500 at 18 knots (on Tynes)
Complement: 250 (approx)

Designed as successors to the "Leander" class, the construction of which ceased with the completion of the scheduled programme of 26 ships. Order for the first of class, *Broadsword*, was placed on 26 Feb 1974, *Battleaxe* ordered 5 Sept 1975. Order for *Brilliant* 7 Sept 1976 and *Boxer* on 21 Oct 1977. This class is primarily designed for A/S operations and is capable of acting as OTC and helicopter control ship. These are the first major ships for the RN which have no main gun armament (apart from the "Blackwood" class.)
It is reported that fourteen of this class are planned and the fifth



BROADSWORD model — *1974,*

Radar: Surveillance: two Type 967/8.
Navigation: one Type 1006. SECRETO

ES COPIA

Vicealmirante

Jefe Departam

7 "TRIBAL" CLASS (TYPE 81)

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
ASHANTI	F 117	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun	15 Jan 1958	9 Mar 1959	23 Nov 1961
ESKIMO	F 119	J. Samuel White & Co Ltd, Cowes	22 Oct 1958	20 Mar 1960	21 Feb 1963
GURKHA	F 122	J. I. Thornycroft & Co Ltd, Woolston	3 Nov 1958	11 July 1960	13 Feb 1963
ZULU	F 124	Alex Stephen & Sons Ltd, Govan	13 Dec 1960	3 July 1962	17 April 1964
MOHAWK	F 125	Vickers-Armstrong Ltd, Barrow	23 Dec 1960	5 April 1962	29 Nov 1963
NUBIAN	F 131	HM Dockyard, Portsmouth	7 Sept 1959	6 Sept 1960	9 Oct 1962
TARTAR*	F 133	HM Dockyard, Devonport	22 Oct 1959	19 Sept 1960	26 Feb 1962

* Refit

Displacement, tons: 2 300 standard; 2 700 full load
Length, feet (metres): 350·0 *(106·7)* wl; 360·0 *(109·7)* oa
Beam, feet (metres): 42·3 *(12·9)*
Draught, feet (metres): 18 *(5·5)*
Aircraft: 1 Wasp helicopter
Missile launchers: 2 quadruple Seacats
Guns: 2—4·5 in (singles); 2—20 mm
A/S weapons: 1 Limbo three-barrelled mortar
Main engines: Combined steam and gas turbine; Metrovick steam turbine; 12 500 shp; Metrovick gas turbine; 7 500 shp; 1 shaft
Boilers: 1 Babcock & Wilcox (plus 1 auxiliary boiler)
Speed, knots: 25
Oil fuel, tons: 400
Complement: 253 (13 officers and 240 ratings)

Ashanti, Eskimo and *Gurkha* were ordered under the 1955-56 estimates, *Nubian* and *Tartar* 1956-57, and *Mohawk* and *Zulu* 1957-58. Designed as self-contained units for service in such areas as the Persian Gulf. *Ashanti* cost £5·22 million. Some still have 4 in flare rocket launchers. *Ashanti* in Stand-by Squadron.

Construction: All-welded prefabrication. Denny Brown stabilisers fitted. Enclosed bridge and twin rudders.

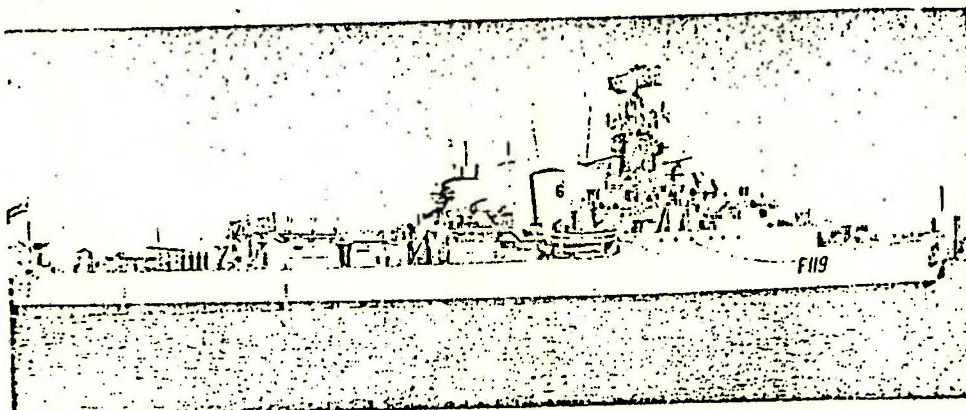
Corvus: Knebworth Corvus Chaff launchers fitted.

Electrical: Generator capacity of 1 500 kW.

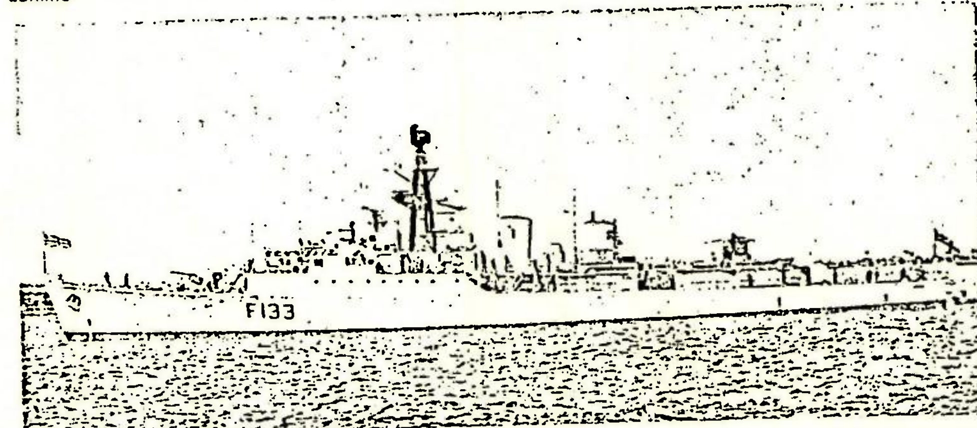
Engineering: The gas turbine is used to boost the steam turbines for sustained bursts of high speed and also enables the ship lying in harbour without steam up to get under way instantly in emergency. The machinery is remotely controlled. The main boiler works at a pressure of 550 psi and a temperature of 850°F. Five-bladed propeller, 11·75 feet diameter, 280 rpm. The forward funnel serves the boilers, the after one the gas turbine.

Radar: Search: one Type 965 with single AKE 1 array and IFF. Air and surface warning: one Type 993.
Navigation: one Type 978.
Fire control: MRS 3 system.
Seacat: GWS 21.

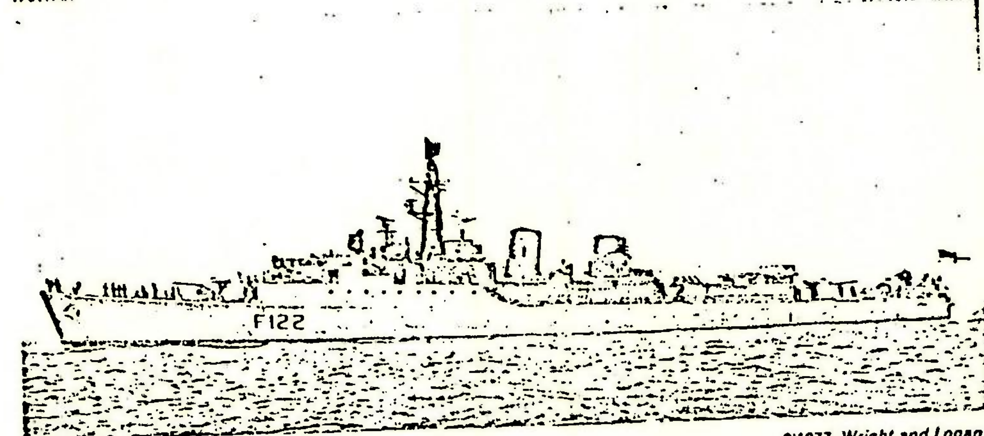
Sonar: Types 177, 170 and 162. Type 199. VDS fitted in *Ashanti* and *Gurkha* in 1970.



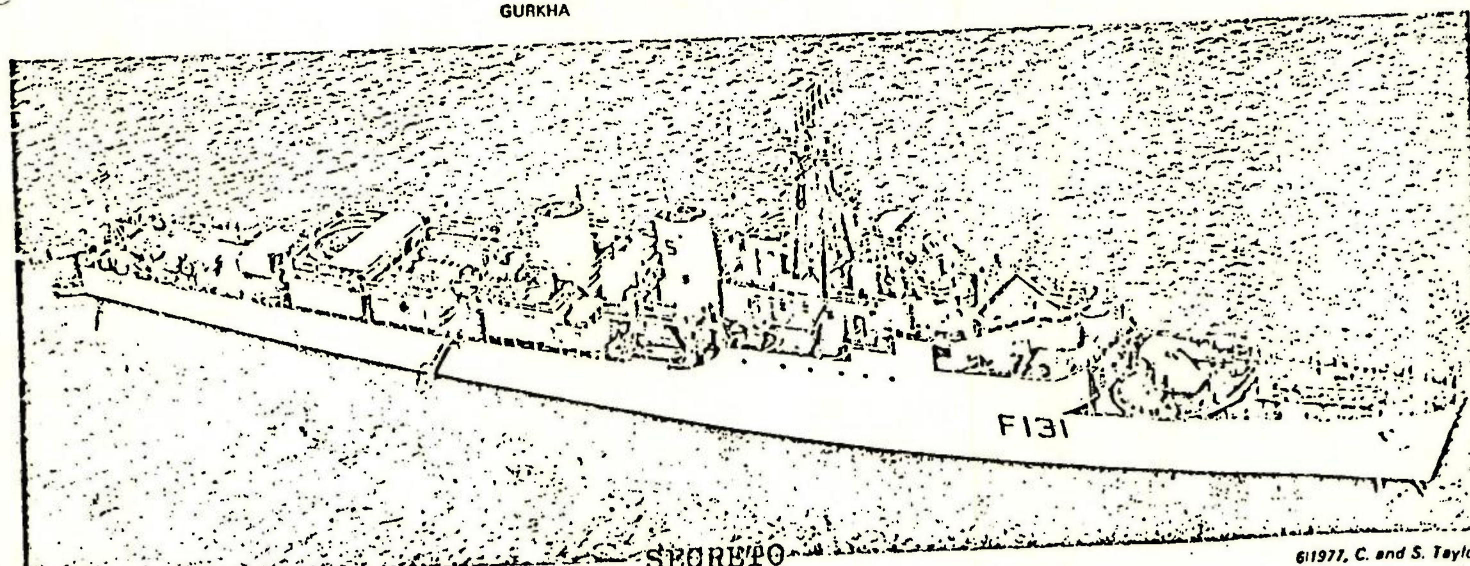
6/1977, Wright and Logan
ESKIMO



6/1977, Dr. Giorgio Arra
TARTAR



3/1977, Wright and Logan
GURKHA



6/1977, C. and S. Taylor
NUBIAN

ES COPIA FIEL ... ORIGINAL

Vicealmirante ... HERNANDEZ
Jefe Departamento ... Programas Acc.

2 "SALISBURY" CLASS (TYPE 61)

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
SALISBURY	F 32	HM Dockyard, Devonport	23 Jan 1952	25 June 1953	27 Feb 19
LINCOLN	F 99	Fairfield SB & Eng Co Ltd, Govan	20 May 1955	6 April 1959	7 July 19

Displacement, tons: 2 170 standard; 2 408 full load
Length, feet (metres): 320·0 *(97·5)* pp; 330·0 *(100·6)* wl; 339·8 *(103·6)* oa
Beam, feet (metres): 40·0 *(12·2)*
Draught, feet (metres): 15·5 *(4·7)*
Missile launchers: 1 quadruple Seacat in *Lincoln* and *Salisbury*
Guns: 2—4·5 in *(115 mm)*; 1—40 mm *(Chichester)*; 2—20 mm (remainder)
A/S weapons: 1 Squid triple-barrelled DC mortar (only *Lincoln*)
Main engines: 8 ASR 1 diesels in three engine rooms; 2 shafts; 14 400 bhp; 4 engines geared to each shaft
Speed, knots: 24
Oil fuel, tons: 230
Range, miles: 2 300 at full power; 7 500 at 16 knots
Complement: 237 (14 officers and 223 ratings)

Class of three designed primarily for the direction of carrier-borne and shore-based aircraft. Ordered on 28 June 1951 except *Salisbury*, the prototype ship. Construction was all welded and largely prefabricated. The construction of three other ships *Exeter, Gloucester* and *Coventry* cancelled in 1957 being replaced by first three "Leander" class. *Salisbury* fitted with stabilisers. Original lattice masts replaced by tower masts during 1960s. *Lincoln* was fitted with wooden bow sheathing for Cod War 1976 but has subsequently been returned to reserve.

Corvus: Knebworth Corvus Chaff launchers fitted.

Cost: Average £3·3 million building cost.

Engineering: Powered by Admiralty Standard Range 1 diesel engines coupled to the propeller shafts through hydraulic couplings and oil operated reverse and reduction gear boxes. *Lincoln* is fitted with controllable pitch propellers, rotating at 200 rpm, which are 12 feet in diameter, manufactured by Stone Marine & Engineering Co Ltd. The fuel tanks are fitted with compensating system.

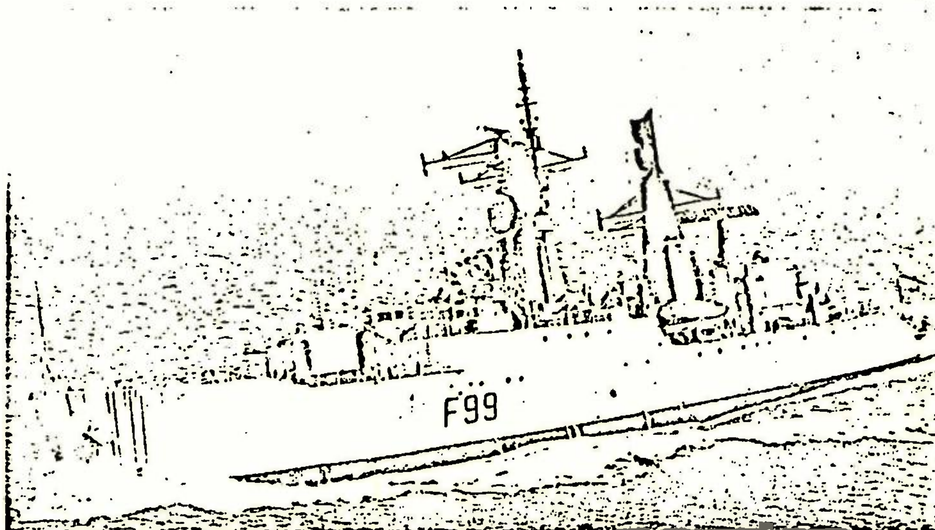
Fire control: Seacat control. GWS 20 (optical).

Hong Kong Guardship: In 1973 *Chichester* was re-equipped for service as permanent HK Guardship. This involved removal of Type 965. *Chichester* returned to UK early 1976 to reserve and to Disposal List 1978.

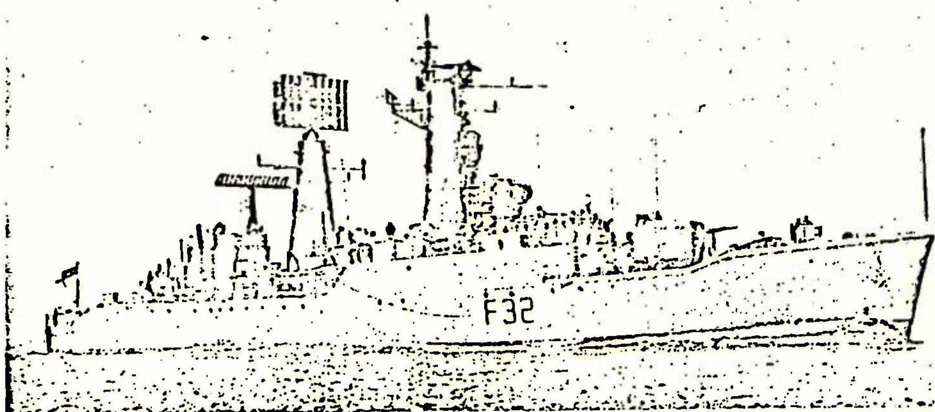
Radar: Long range surveillance: one Type 965 with double AKE 2 array with IFF.
Combined warning: one Type 993.
Height-finder: one Type 277Q.
Target indication: one Type 982.
Fire control: Mk 6M director with Type 275.
Navigation: one Type 975.

Sonar: Types 174 and 170B.

Transfer: *Llandaff* to Bangladesh as *Oomar Farooq* (F 16) on 1 Dec 1976.



LINCOLN (with wooden sheath on bow for Cod War) *5/1976, MO*



SALISBURY *6/1977, Michael D. J. Le*

1 "LEOPARD" CLASS (TYPE 41)

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
LYNX	F 27	John Brown & Co Ltd, Clydebank	13 Aug 1953	12 Jan 1955	14 Mar 1

Displacement, tons: 2 300 standard; 2 520 full load
Length, feet (metres): 320 *(97·5)* pp; 330 *(100·6)* wl; 339·8 *(103·6)* oa
Beam, feet (metres): 40 *(12·2)*
Draught, feet (metres): 16 *(4·9)*
Guns: 4—4·5 in *(115 mm)* (twin turrets); 1—40 mm
A/S weapons: 1 Squid three-barrelled DC mortar
Main engines: 8 ASR 1 diesels in three engine rooms; 14 400 bhp; 2 shafts; 4 engines geared to each shaft
Speed, knots: 24
Oil fuel, tons: 220
Range, miles: 2 300 at full power; 7 500 at 16 knots
Complement: 235 (15 officers, 220 ratings)

Originally a class of four, a fifth ship having been cancelled for a "Leander" class. Designed primarily for anti-aircraft protection. All welded. Fitted with stabilisers. *Lynx* to Stand-by Squadron June 1977 at Chatham.

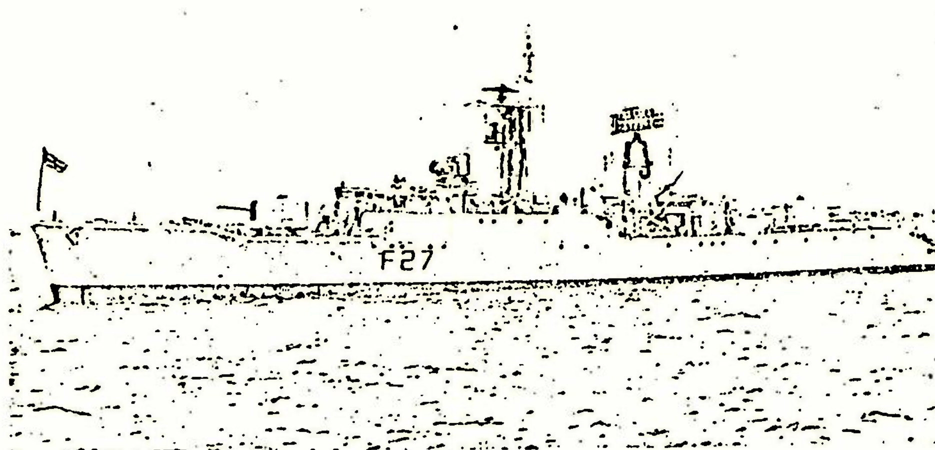
Cost: Average £3·2 million building cost.

Radar: Air search: one Type 965 with single AKE 1 array and IFF.
Combined warning: Type 993 (AKD aerial).
Fire control: Mk 6 M I-band. Type 275.
Navigation: one Type 978.

Reconstruction: *Lynx* was extensively refitted in 1963 with new mainmast.

Sonar: Types 174 and 170.

Transfers: Another ship of this class, *Panther*, was transferred to India while building and renamed *Brahmaputra*. *Jaguar* to Bangladesh July 1978.



LYNX *6/1977, Dr. Giorgi*

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento P[illegible] y Programas Acq.

SECRETO

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
IKARA GROUP					
AURORA	F 10	John Brown & Co (Clydebank) Ltd	1 June 1961	28 Nov 1962	9 April 1964
EURYALUS	F 15	Scotts Shipbuilding & Eng Co, Greenock	2 Nov 1961	6 June 1963	16 Sept 1964
GALATEA	F 18	Swan Hunter & Wigham Richardson, Tyne	29 Dec 1961	23 May 1963	25 April 1964
ARETHUSA	F 38	J. Samuel White & Co Ltd, Cowes	7 Sept 1962	5 Nov 1963	24 Nov 1965
NAIAD	F 39	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun, Glasgow	30 Oct 1962	4 Nov 1963	15 Mar 1965
LEANDER	F 109	Harland & Wolff Ltd, Belfast	10 April 1959	28 June 1961	27 Mar 1963
AJAX	F 114	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	12 Oct 1959	16 Aug 1962	10 Dec 1963
PENELOPE (see "Trials" note)*	F 127	Vickers-Armstrong Ltd, Tyne	14 Mar 1961	17 Aug 1962	31 Oct 1963
EXOCET GROUP					
CLEOPATRA	F 28	HM Dockyard, Devonport	19 June 1963	25 Mar 1964	4 Jan 1966
SIRIUS	F 40	HM Dockyard, Portsmouth	9 Aug 1963	22 Sept 1964	15 June 1966
PHOEBE	F 42	Alex Stephen & Sons Ltd, Glasgow	3 June 1963	8 July 1964	15 April 1966
MINERVA*	F 45	Vickers-Armstrong Ltd, Tyne	25 July 1963	19 Dec 1964	14 May 1966
DANAE*	F 47	HM Dockyard, Devonport	16 Dec 1964	31 Oct 1965	7 Sept 1967
JUNO	F 52	John I. Thornycroft Ltd, Woolston	16 July 1964	24 Nov 1965	18 July 1967
ARGONAUT*	F 56	Hawthorn Leslie Ltd, Hebburn-on-Tyne	27 Nov 1964	8 Feb 1966	17 Aug 1967
DIDO*	F 104	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun, Glasgow	2 Dec 1959	22 Dec 1961	18 Sept 1963
BROAD-BEAMED GROUP					
ACHILLES	F 12	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun, Glasgow	1 Dec 1967	21 Nov 1968	9 July 1970
DIOMEDE	F 16	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun, Glasgow	30 Jan 1968	15 April 1969	2 April 1971
ANDROMEDA*	F 57	HM Dockyard, Portsmouth	25 May 1966	24 May 1967	2 Dec 1968
HERMIONE	F 58	Alex Stephen & Sons Ltd, Glasgow	6 Dec 1965	26 April 1967	11 July 1969
JUPITER	F 60	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun, Glasgow	3 Oct 1966	4 Sept 1967	9 Aug 1969
BACCHANTE	F 69	Vickers-Armstrong Ltd, Tyne	27 Oct 1966	29 Feb 1968	17 Oct 1969
APOLLO	F 70	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun, Glasgow	1 May 1969	15 Oct 1970	28 May 1972
SCYLLA	F 71	HM Dockyard, Devonport	17 May 1967	8 Aug 1968	12 Feb 1970
ARIADNE	F 72	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun, Glasgow	1 Nov 1969	10 Sept 1971	10 Feb 1973
CHARYBDIS	F 75	Harland & Wolff Ltd, Belfast	27 Jan 1967	28 Feb 1968	2 June 1969

lefit

SIMILARES:

Displacement, tons: 2 450 standard; 2 860 full load (Ikara); 3 200 full load (Exocet group); 2 500 standard; 2 962 full load (Broad-beamed)
Length, feet (metres): 360 *(109.7)* wl; 372 *(113.4)* oa
Beam, feet (metres): 41 *(12.5)* (Leanders) 43 *(13.1)* (Broad-beamed)
Draught, feet (metres): 18 *(5.5)*; 18.5 *(5.6)* (Exocet group)
Aircraft: 1 Lynx Mk 2 or Wasp helicopter
Missiles: Ikara Group: 2 quad Seacat
Exocet Group: 4 MM 38 Exocet (forward); 3 quad Seacat (2 aft, 1 forward)
Broad-Beamed Group: 1 quad Seacat
Guns: Ikara Group: 2—40 mm
Exocet Group: 2—40 mm
Broad-Beamed Group: 2—4.5 in *(115 mm)* (twin); 2—20 mm
A/S weapons: Ikara Group: Ikara (forward); 1 Limbo (aft)
Exocet Group: 2 triple Mk 32 torpedo tubes
Broad-Beamed Group: 1 Limbo
Main engines: 2 double reduction geared turbines; 2 shafts; 30 000 shp (see *Notes*)
Boilers: 2
Speed, knots: 29
Oil fuel, tons: 460
Range, miles: 4 000 at 15 knots
Complement: 251 (Leanders); 260 (Broad-beamed) (19 officers, 241 ratings)

This class, whose construction extended over ten years, was an improvement on the Type 12. As originally designed there were several significant improvements—a helicopter, VDS and long-range air warning radar being the most important. Recently a number of conversions have been put in hand (see *Notes* below).

Conversions:
(a) Ikara Group
Leander (Devonport) completed Dec 1972;
Ajax (Devonport) completed Sept 1973;
Galatea (Devonport) completed Sept 1974;
Naiad (Devonport) completed July 1975;
Euryalus (Devonport) completed March 1976;
Aurora (Chatham) completed March 1976;
Arethusa (Portsmouth) completed Nov 1976;
Penelope on completion of Seawolf trials.
(b) Exocet Group
Cleopatra (Devonport) completed 28 Nov 1975;
Phoebe (Devonport) completed April 1977;
Sirius (Devonport) completed Oct 1977.
Dido (Devonport) completed Oct 1978;
Argonaut (Devonport) completed Oct 1978;
Minerva (Chatham) completed Oct 1978;
Juno (Portsmouth) completed Oct 1978;
Danae (Devonport) completed Oct 1978;
(c) The conversion of the Broad-beamed Group started with *Andromeda* (late 1977) and will include the provision of four MM 38 Exocet launchers, the Seawolf SAM system, improved sonar and modern EW equipment.

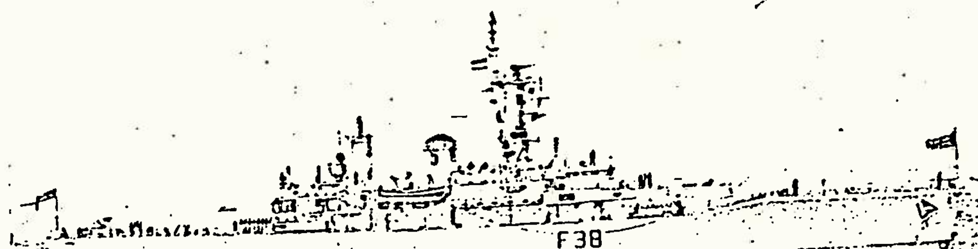
Costs: Building costs—earlier ships averaged £4.7 million, later ones £7.0 million. Running costs (at 1976 prices, excluding helicopter) £2.9 million per ship per year.

Electrical: 440 volts, 60 cycle AC. 1 900 kW in earlier ships, 2 500 KW in later ones.

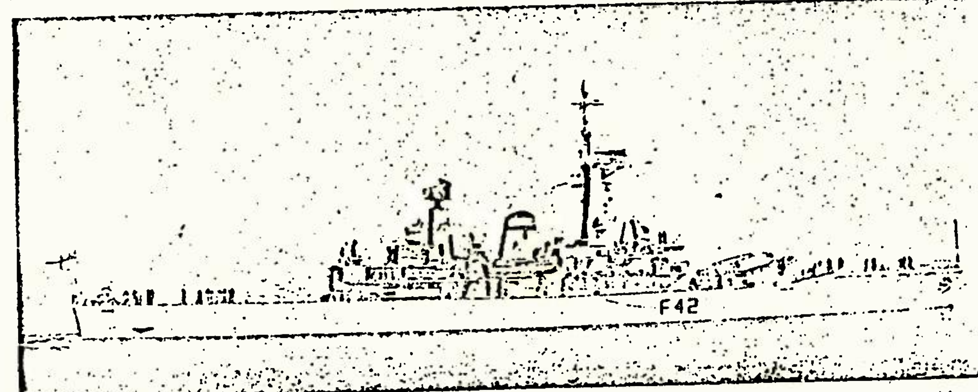
Electronics: SCOT satellite communications being fitted at later conversions.

Engineering: The first ten have Y-100 machinery, the remainder of the "Leanders" Y-136. "Broad-beamed Leanders" have Y-160 machinery.

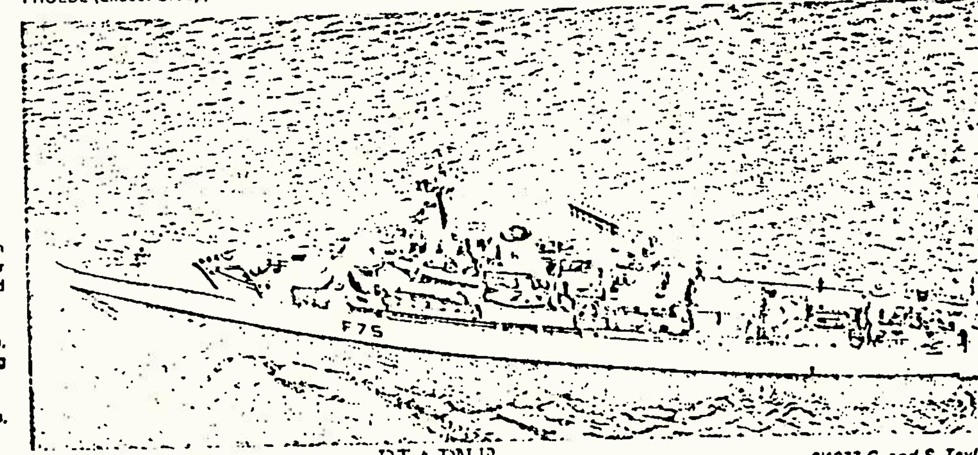
Gunnery: 4.5 in turret removed in Exocet and Ikara conversions



ARETHUSA (Ikara Group) AURORA - EURYALUS 6/1977, C. and S. Taylor



PHOEBE (Exocet Group) DIDO 104 6/1977, Wright and Logan



CHARYBDIS (Broad-Beamed Group) ARIADNE 6/1977 C. and S. Taylor

Radar: Air surveillance: one Type 965 with single AKE array (except in Ikara ships)
Combined air/surface warning: one Type 993.
Fire control: MRS 3 GWS 22.
Navigation: one Type 975. Type 1006 (conversions)

been plated over to provide extra accommodation for RN... Can be replaced. Currently all Ikara conversions have VDS...

Trials: Seawolf trials are continuing in *Penelope* who has...

ES COPIA...

Vicecomod... ...NDEZ
Jefe Departa... / Programas Acc.

9 "ROTHESAY" CLASS (MODIFIED TYPE 12) SECRETO

Name	*No.*	*Builders*	*Laid down*	*Launched*	*Commissioned*
YARMOUTH	F 101	John Brown & Co Ltd, Clydebank	29 Nov 1957	23 Mar 1959	26 Mar 1960
LOWESTOFT	F 103	Alex Stephen & Sons Ltd, Govan	9 June 1958	23 June 1960	18 Oct 1961
BRIGHTON	F 106	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun	23 July 1957	30 Oct 1959	28 Sept 1961
ROTHESAY*	F 107	Yarrow & Co Ltd, Scotstoun	6 Nov 1956	9 Dec 1957	23 April 1960
LONDONDERRY*	F 108	J. Samuel White & Co Ltd, Cowes	15 Nov 1956	20 May 1958	22 July 1960
FALMOUTH	F 113	Swan Hunter, Wigham Richardson	23 Nov 1957	15 Dec 1959	25 July 1961
BERWICK	F 115	Harland & Wolff Ltd, Belfast	16 June 1958	15 Dec 1959	1 June 1961
PLYMOUTH	F 126	HM Dockyard, Devonport	1 July 1958	20 July 1959	11 May 1961
RHYL	F 129	HM Dockyard, Portsmouth	29 Jan 1958	23 April 1959	31 Oct 1960

* Refit

Displacement, tons: 2 380 standard; 2 800 full load
Length, feet (metres): 360·0 *(109·7)* wl; 370·0 *(112·8)* oa
Beam, feet (metres): 41·0 *(12·5)*
Draught, feet (metres): 17·3 *(5·3)*
Aircraft: 1 Wasp helicopter
Missile launchers: 1 quadruple Seacat
Guns: 2—4·5 in *(115 mm)* (1 twin); 2—20 mm (single)
A/S weapons: 1 Limbo three-barrelled DC mortar
Main engines: 2 double reduction geared turbines; 2 shafts; 30 000 shp
Boilers: 2 Babcock & Wilcox
Speed, knots: 30
Oil fuel, tons: 400
Complement: 235 (15 officers and 220 ratings)

Provided under the 1954-55 programme. Originally basically similar to the "Whitby" class but with modifications in layout.

Cost: £3·6 million average building cost.

Electrical: Two turbo generators and two diesel generators in all sh[illegible]. Total 1 140 kW. Alternating current, 440 volts, three ph[illegible] cycles per second.

Engineering: Two Admiralty Standard Range turbines each rated at 15 000 shp. Propeller revolutions 220 rpm. Boilers 550 psi *(38·7 kg/cm²)* pressure and 850°F *(450°C)* temperature.

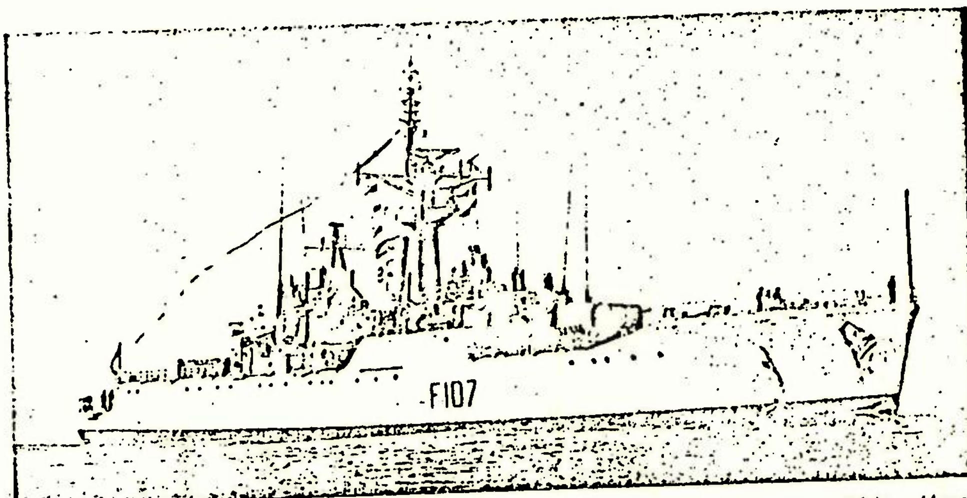
Modernisation: The "Rothesay" class was reconstructed and modernised from 1966-72 during which time they were equipped to operate a Wessex Wasp helicopter armed with homing torpedoes. A flight deck and hangar were built on aft, necessitating the removal of one of their anti-submarine mortars. A Seacat replaced the 40 mm gun. A new operations room, new GFCS and full air-conditioning were provided.

Radar: Search: one Type 993
Fire control: MRS 3
Navigation: one Type 978

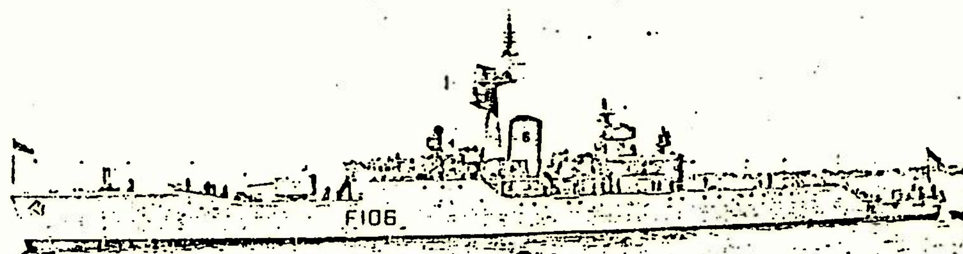
Refits: *Londonderry* started refit at Rosyth in Nov 1975 to become trials ship for Admiralty Surface Weapons Establishment. *Rothesay* to have similar refit in 1978.

Seacat: Optical Director—GWS 20

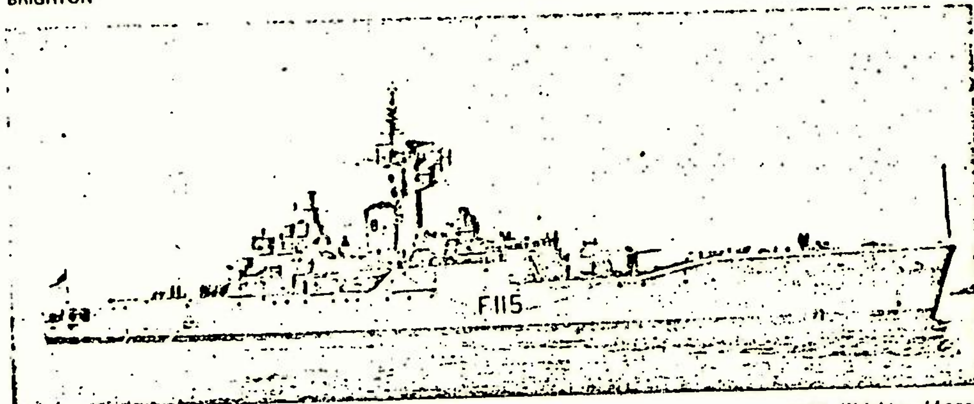
Sonar: New sonar fitted aft in *Lowestoft.*



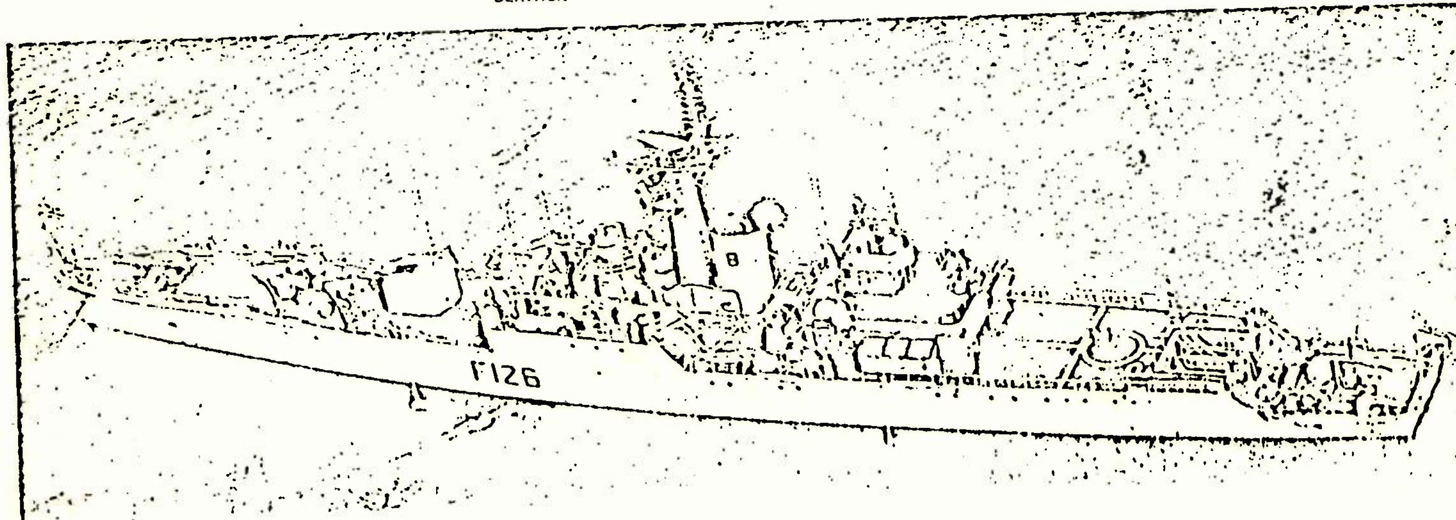
ROTHESAY — *8/1977, Wright and Logan*



BRIGHTON — *6/1977, Dr. Giorgio Arra*



BERWICK — *6/1977, Wright and Logan*



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento [illegible] Programas Aco.

SECRETO

1 "WHITBY" CLASS (TYPE 12)

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
TORQUAY	F 43	Harland & Wolff Ltd, Belfast	11 Mar 1953	1 July 1954	10 May 1956

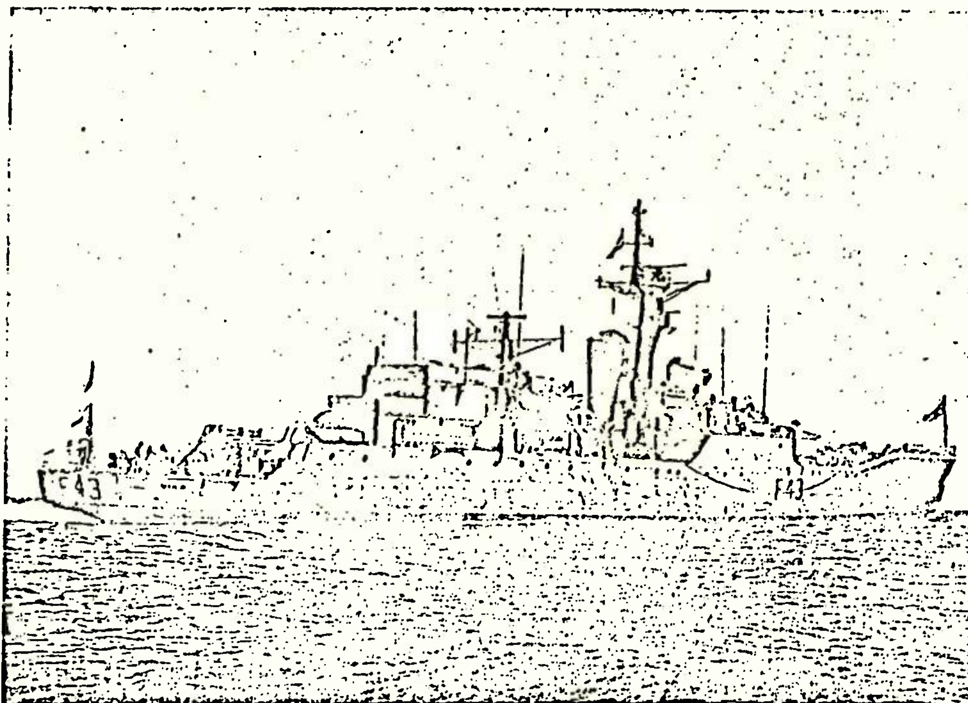
Displacement, tons: 2 150 standard; 2 560 full load
Length, feet (metres): 360·0 *(109·7)* wl; 369 8 *(112·7)* oa
Beam, feet (metres): 41·0 *(12·5)*
Draught, feet (metres): 17 *(5·2)*
Guns: 2—4 5 in *(115 mm)* (twin)
A/S weapons: 1 Limbo three-barrelled DC mortar
Main engines: 2 sets dr geared turbines; 2 shafts; 30 430 shp
Boilers: 2 Babcock & Wilcox; pressure 550 psi *(38·7 kg/cm²)*; temperature 850°F *(454°C)*
Speed, knots: 31
Oil fuel, tons: 370
Complement: 225 (12 officers, and 213 ratings)

Ordered in 1951. Twin-rudders.

Class: Originally class of six. *Torquay* used as Navigation/Direction training and trials ship at Portsmouth, having a large deck-house aft and carrying the first CAAIS (Computer Assisted Action Information System) to go to sea. *Eastbourne,* alongside at Rosyth for engine-room trainees from HMS *Caledonia* and approved for disposal, 1978. *Blackpool* now in use as target ship—laid up. *Scarborough* scrapped.

Radar: Search: one Type 993.
Navigation: Type 1006.
Fire control: Type 275 (Mk 6 MDCT)

Sonar: Types 177, 170 and 162.



TORQUAY — *6/1977, Michael D. J. Lennon*

1 "BLACKWOOD" CLASS (TYPE 14)

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
HARDY	F 54	Yarrow & Co Ltd	4 Feb 1953	25 Nov 1953	12 Dec 1955

Displacement, tons: 1 180 standard; 1 456 full load
Length, feet (metres): 300 *(91·4)* wl; 310 *(94·5)* oa
Beam, feet (metres): 33·0 *(10·1)*
Draught, feet (metres): 11·2 *(3·4)* (mean)
Guns: 2—40 mm Bofors
A/S weapons: 2 Limbo three-barrelled DC mortars
Main engines: 1 set geared turbines; 1 shaft; 15 000 shp
Boilers: 2 Babcock & Wilcox; pressure 550 psi *(38·7 kg/cm²)*; temperature 850°F *(454°C)*
Speed, knots: 26
Oil fuel, tons: 275
Range, miles: 4 000 at 12 knots
C[illegible]ement: 140 (8 officers, and 132 ratings)

Originally a class of twelve. Of comparatively simple construction. Built in prefabricated sections. In 1958-59 their hulls were strengthened to withstand severe and prolonged sea and weather conditions on fishery protection in Icelandic waters.

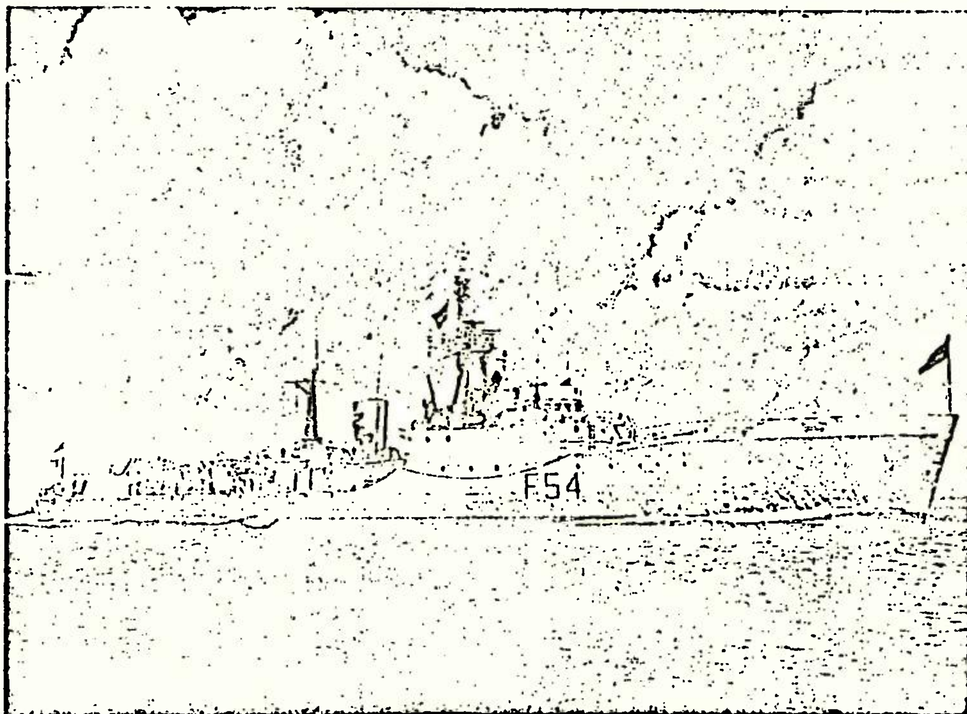
Class: *Hardy* currently operational. *Duncan* is at Rosyth for harbour training and *Russell* at Portsmouth for similar duties with HMS *Sultan*. *Dundas* approved for disposal 1978.

Cos[illegible]rage £1·6 million building cost.

Radar: General search: one Type 978.

Sonar: Types 174, 170 and 162.

Turning circle: 350 yards.



HARDY — *6/1977, Michael D. J. Lennon*

TYPE 15

For *Grenville, Rapid, Undaunted* and *Volage* see Disposal List. With *Ulster*, acting as accommodation ship at Plymouth, these are the sole survivors of the wartime "R", "T", "U", "V", "W", and "Z" classes of destroyers, launched in 1942-43. Of the 48 ships of these classes 33 were converted into Type 15 frigates and 7 ("T" Class) into Type 16 (limited conversion) frigates. A number have been transferred to other navies.

SECRETO

[illegible] COPIA FIEL [illegible]

Vicecomodoro [illegible] H. [illegible]
Jefe Depa[illegible] y Programas Aco.

"LEANDER" Class (Ikara)

"LEANDER" Class (Exocet)

"LEANDER" Class (4·5")

"ROTHESAY" Class

TORQUAY

"AMAZON" Class

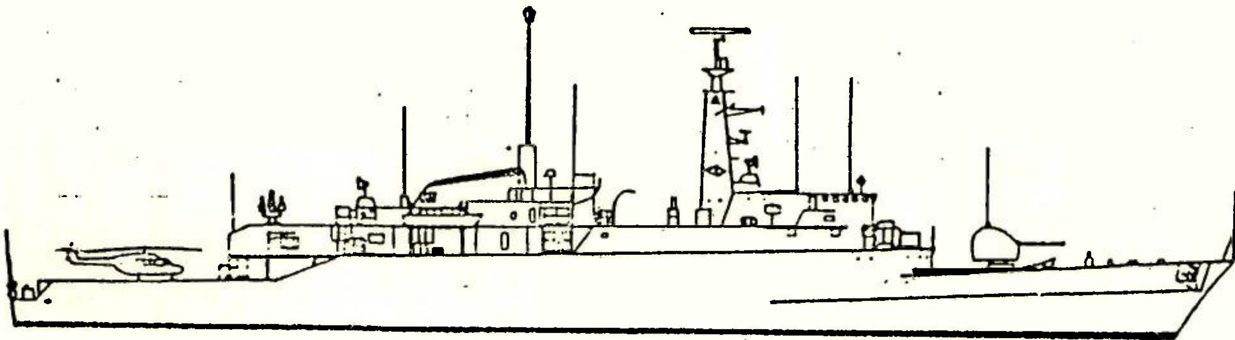
"TRIBAL" Class

LYNX

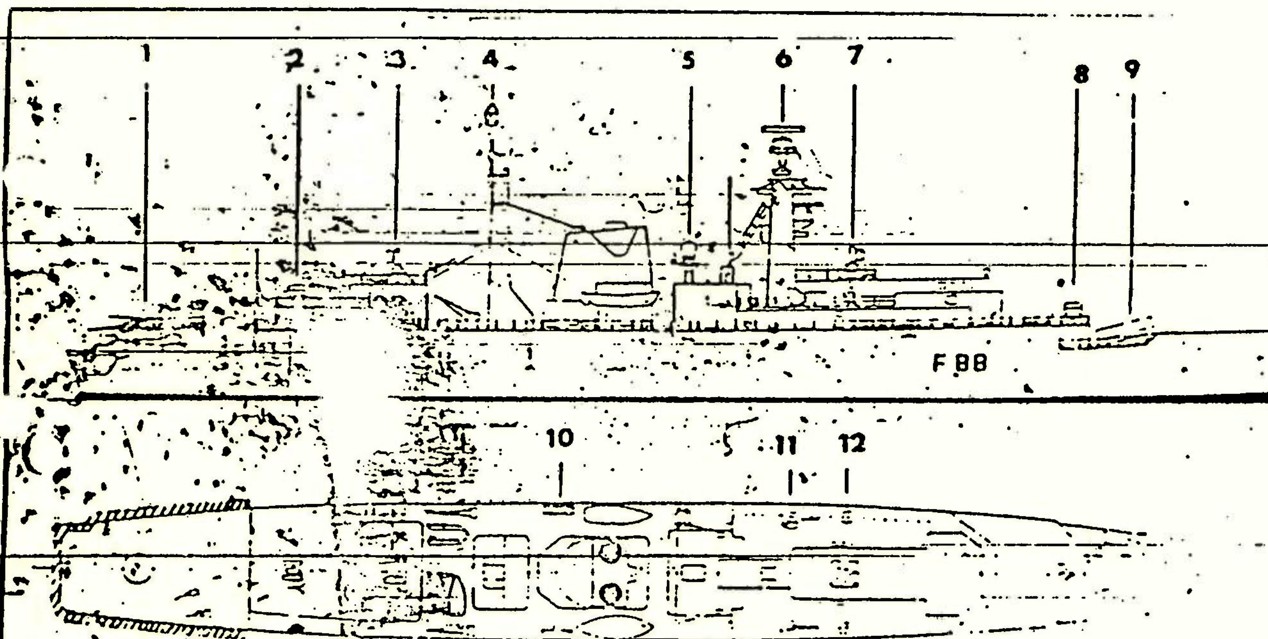
"SALISBURY" Class (except *Chichester*)

"BLACKWOOD" Class

Vicecomodoro [illegible] H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

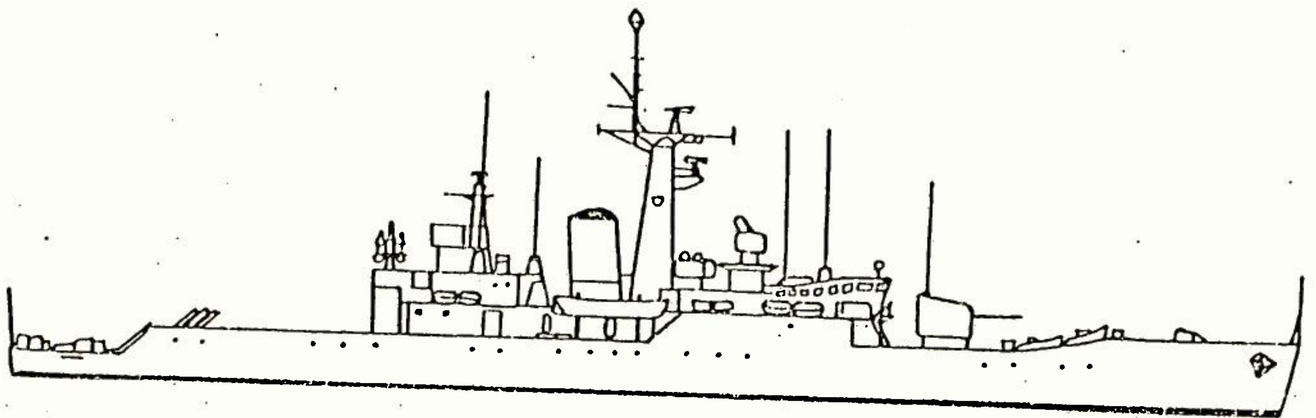


"AMAZON" Class

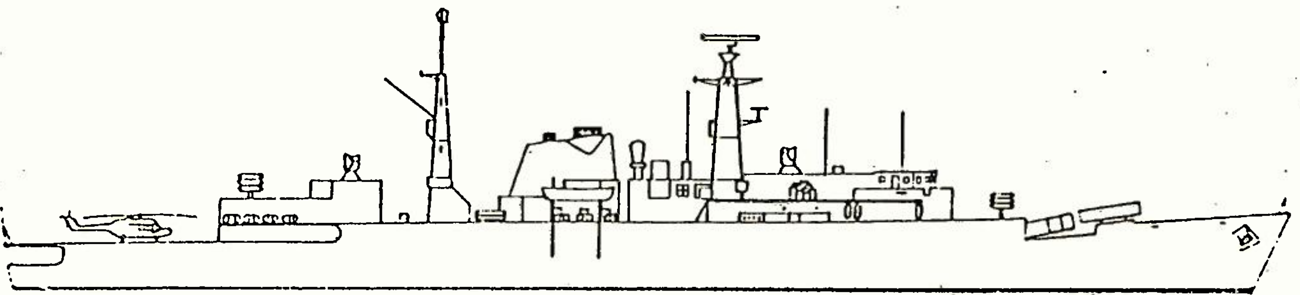


ES COPIA FIEL

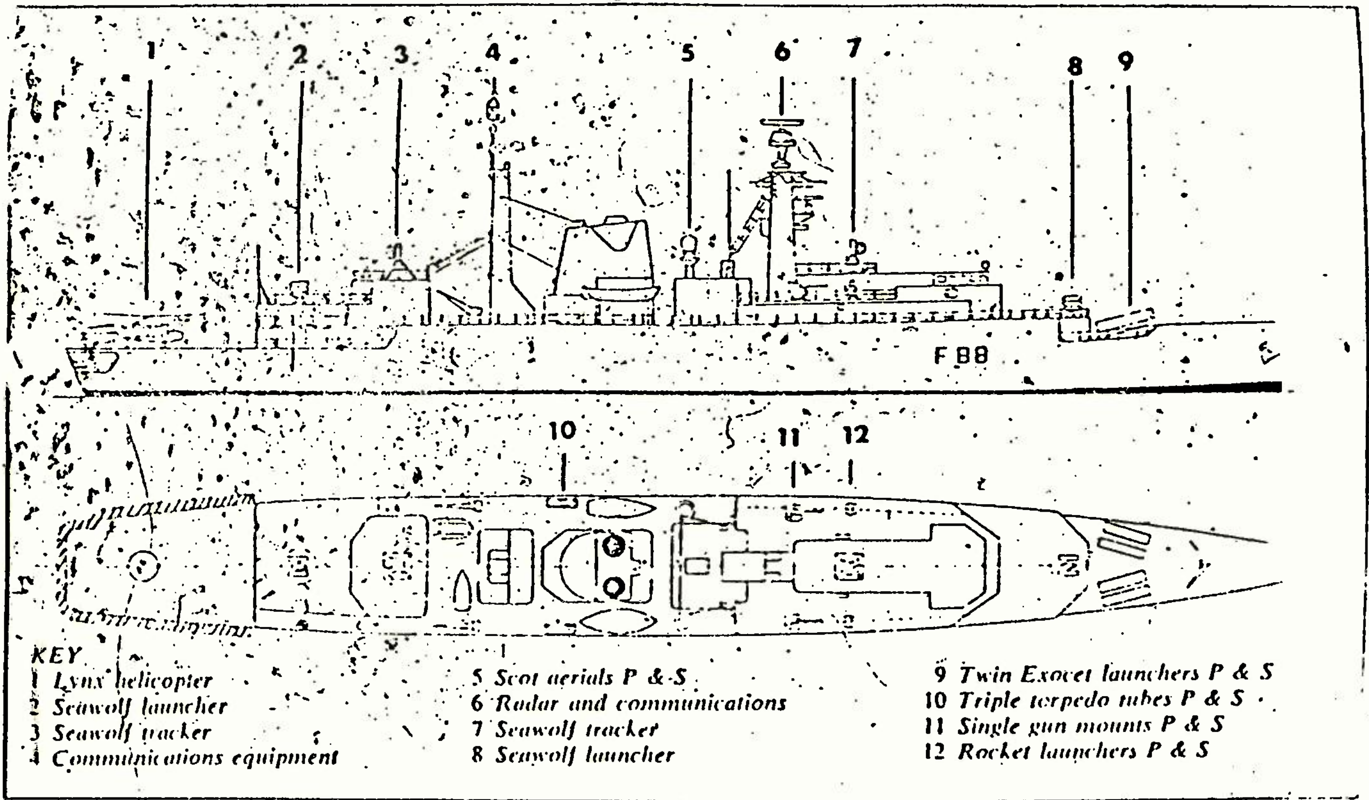
Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento [illegible] Programas Acc



"ROTHESAY" Class

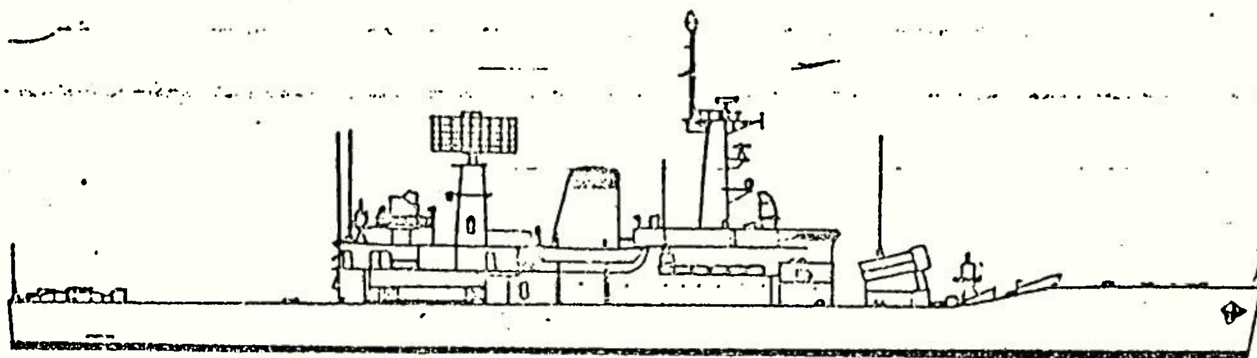


TYPE 22

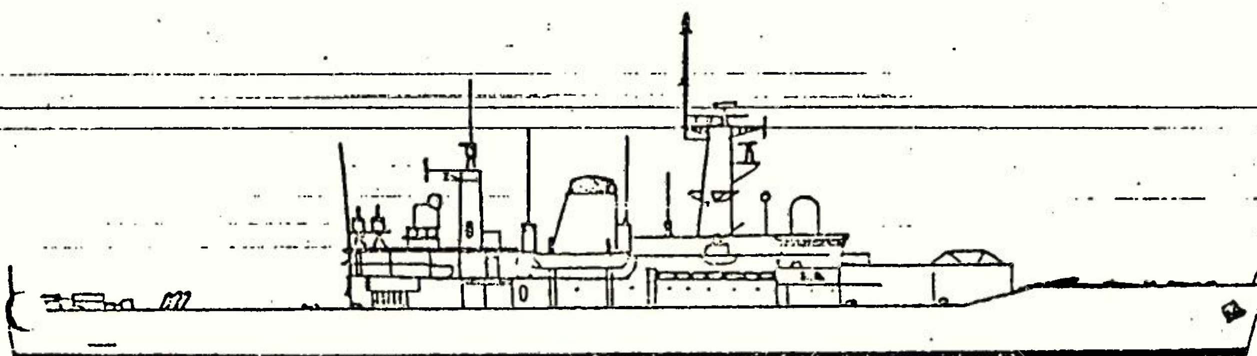


ES COPIA

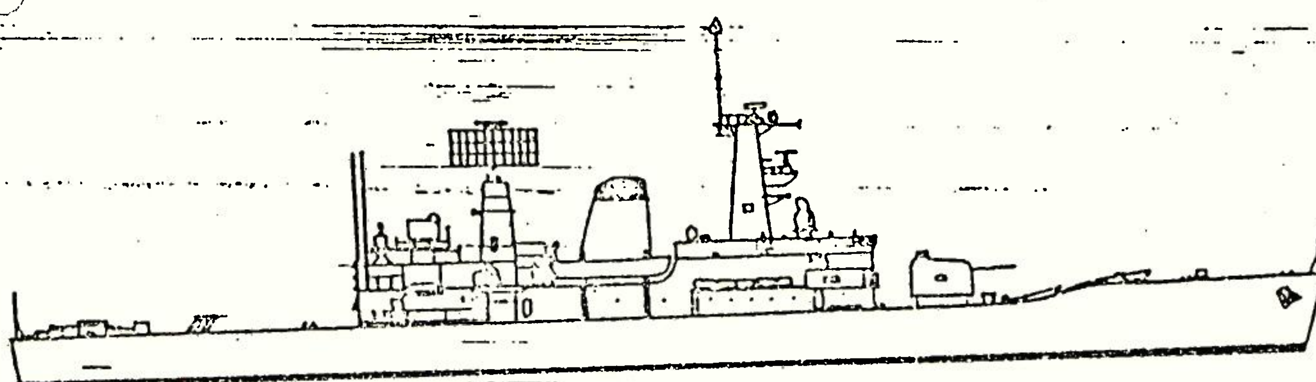
Vicecomodoro
Jefe Departamento ... Programas Acc.



"LEANDER" Class (Exocet)



"LEANDER" Class (Ikara)



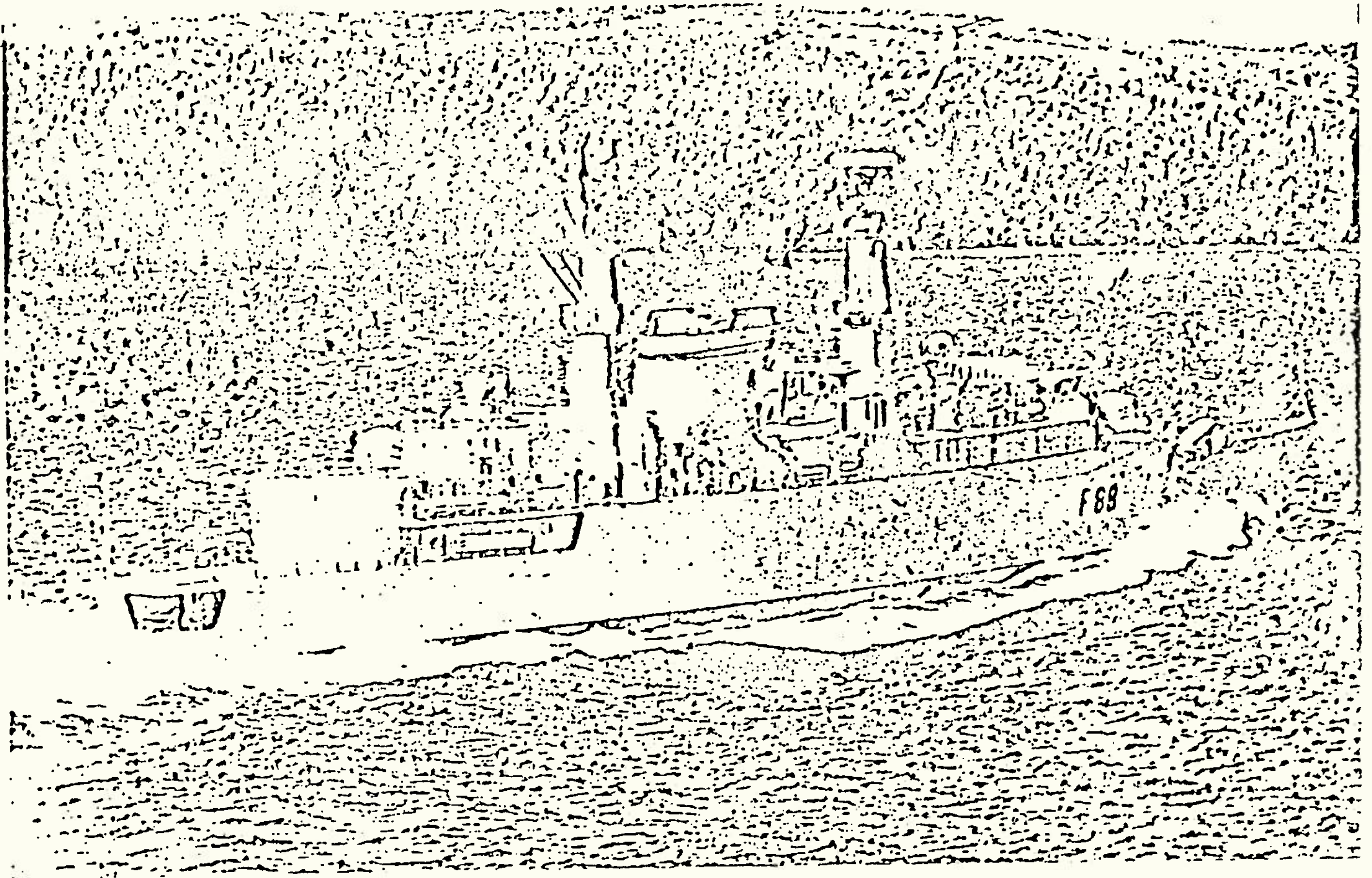
"LEANDER" Class (4-5")

SECRETO

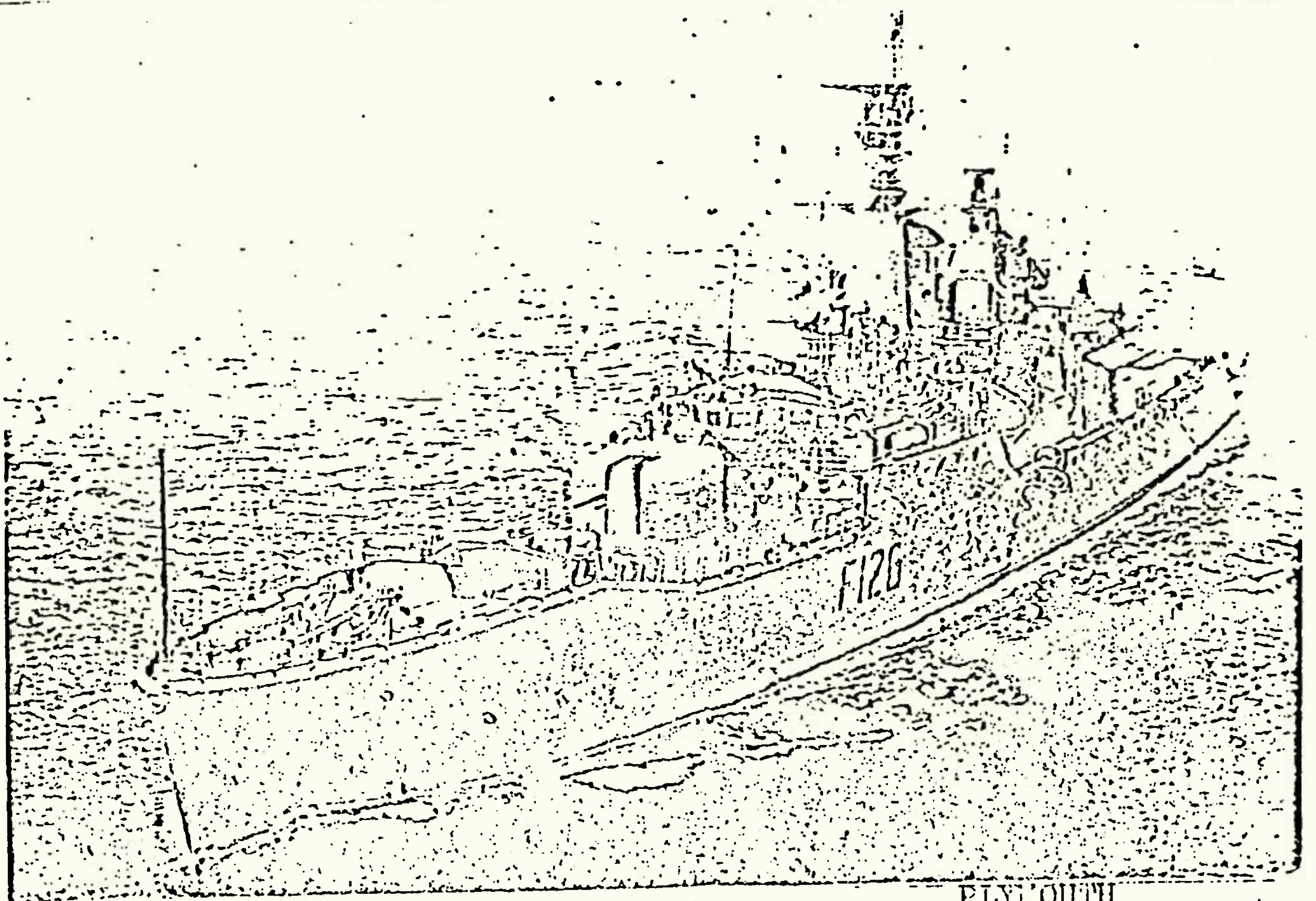
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicealmirante ... R. GIRARDEZ
Jefe Depto. ... y Programas Ac

61

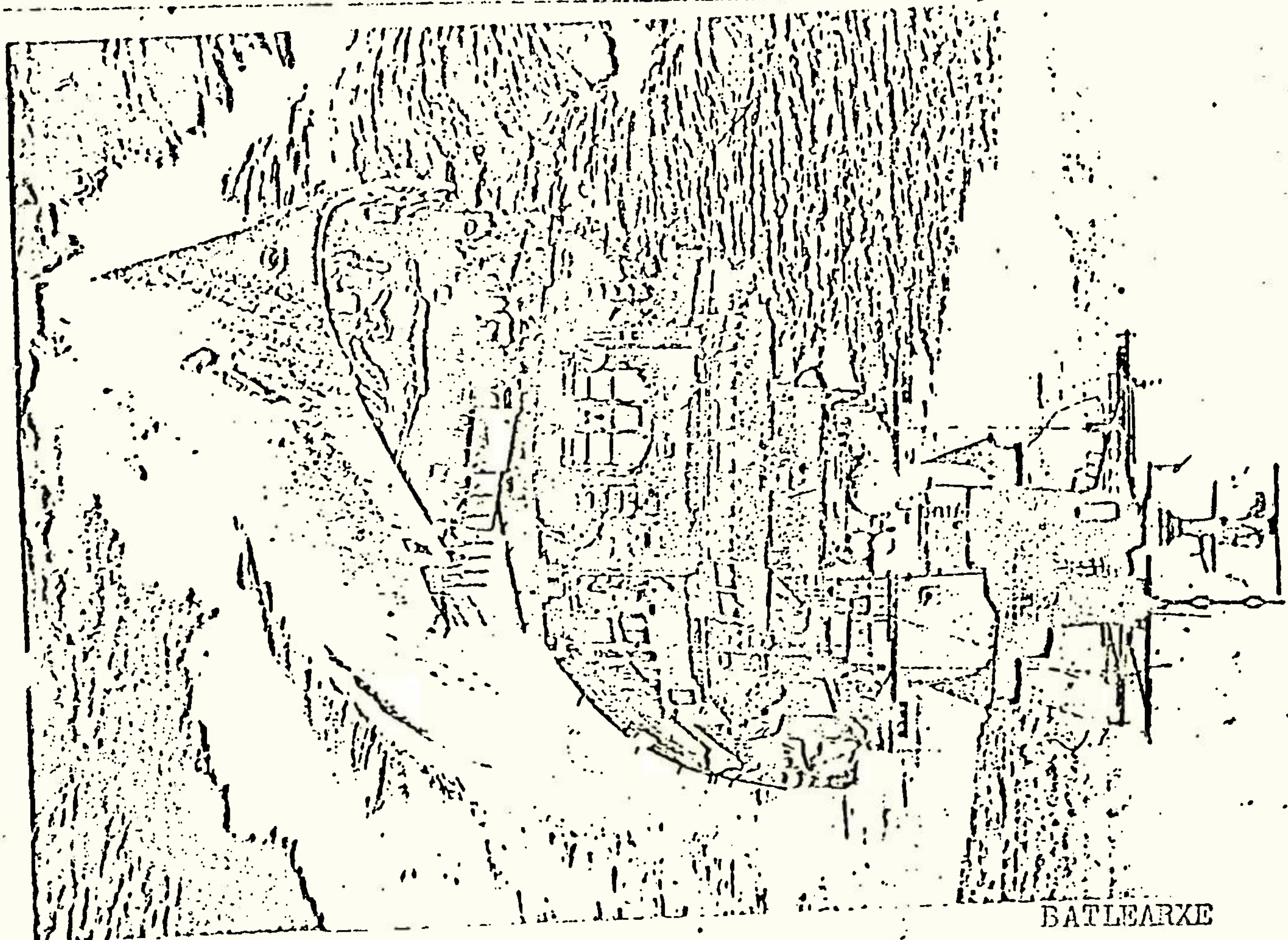


BROA DSWORD

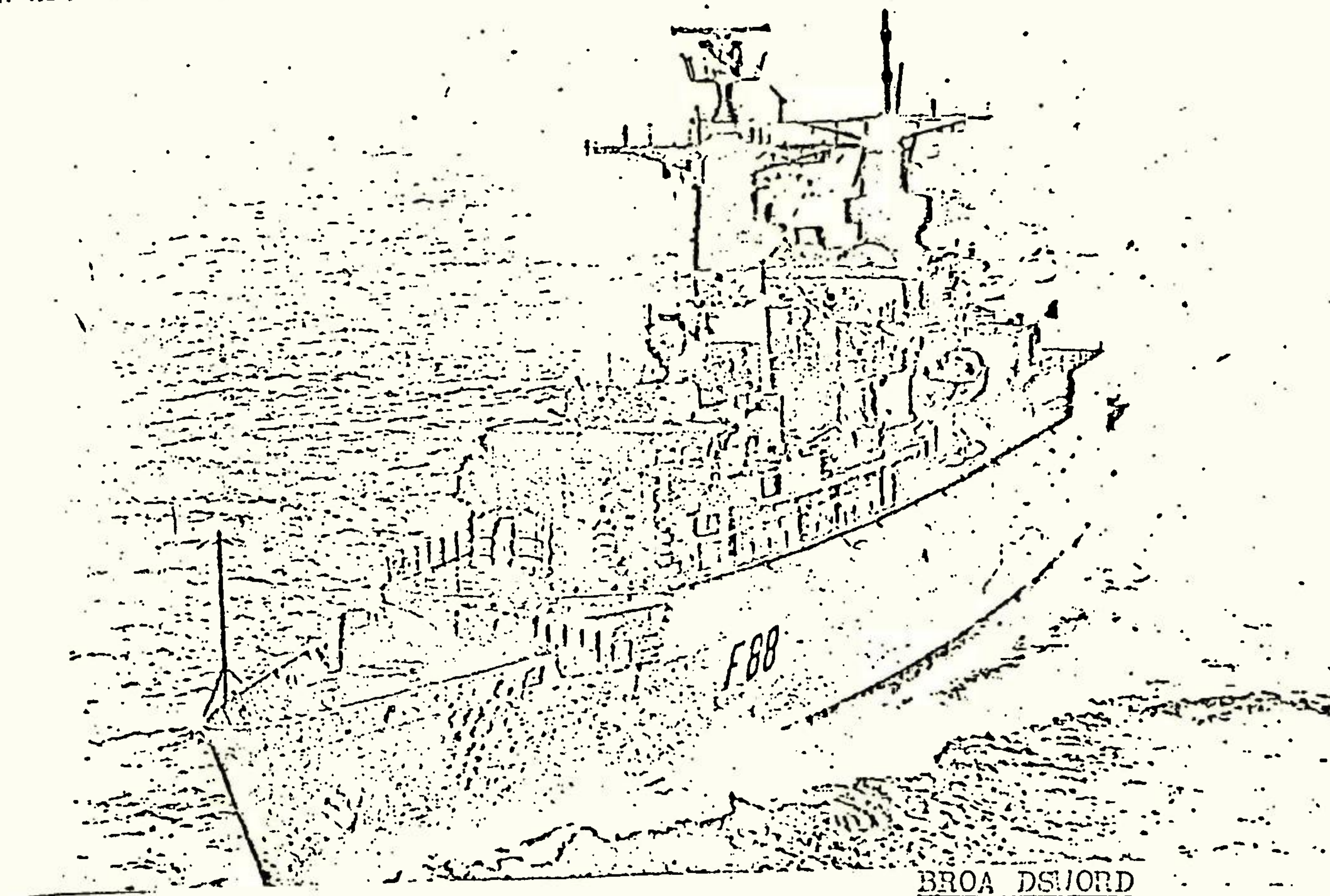


PLYMOUTH

Vicecomodoro ...
Jefe Departamento ... Aéreas Acc.



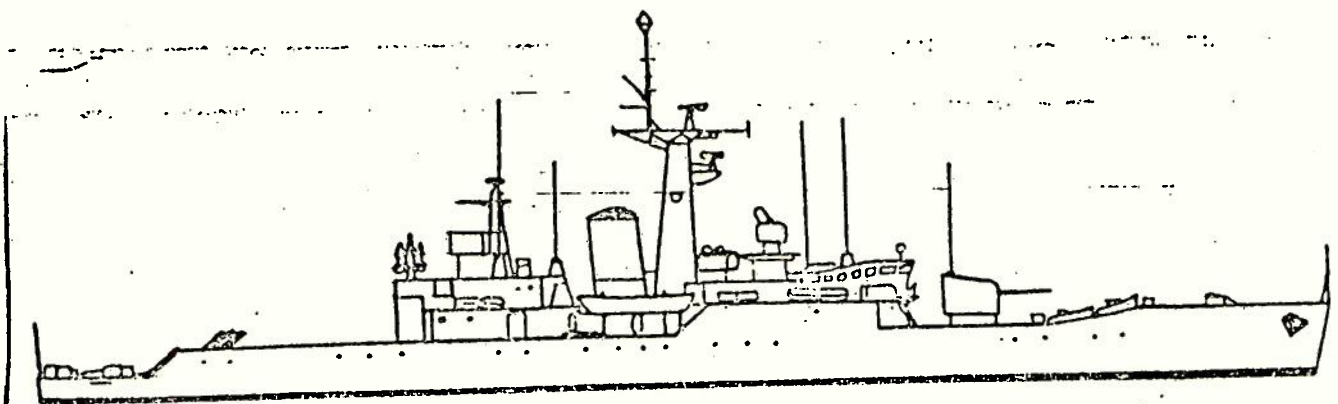
BATLEARXE



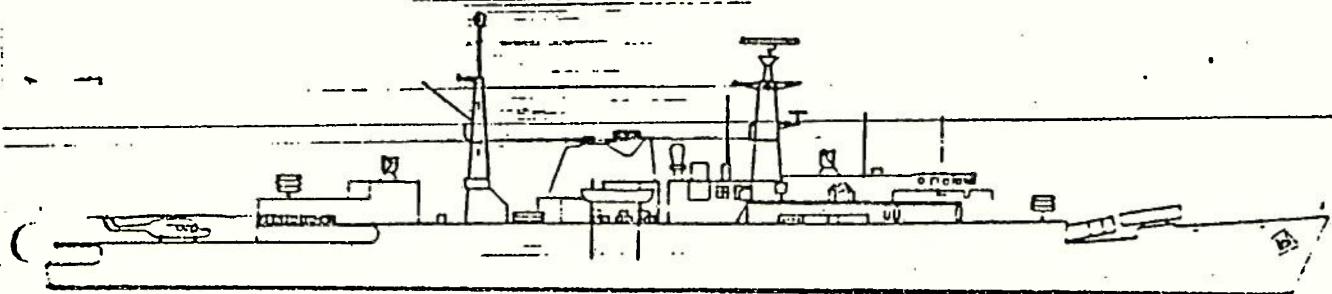
BROA DSWORD

ES COPIA FIEL [illegible]

Vicecomandante [illegible] SÁNCHEZ
Jefe Departamento [illegible] Programas Aco.



"ROTHESAY" Class



TYPE 22

ES COPIA FIEL

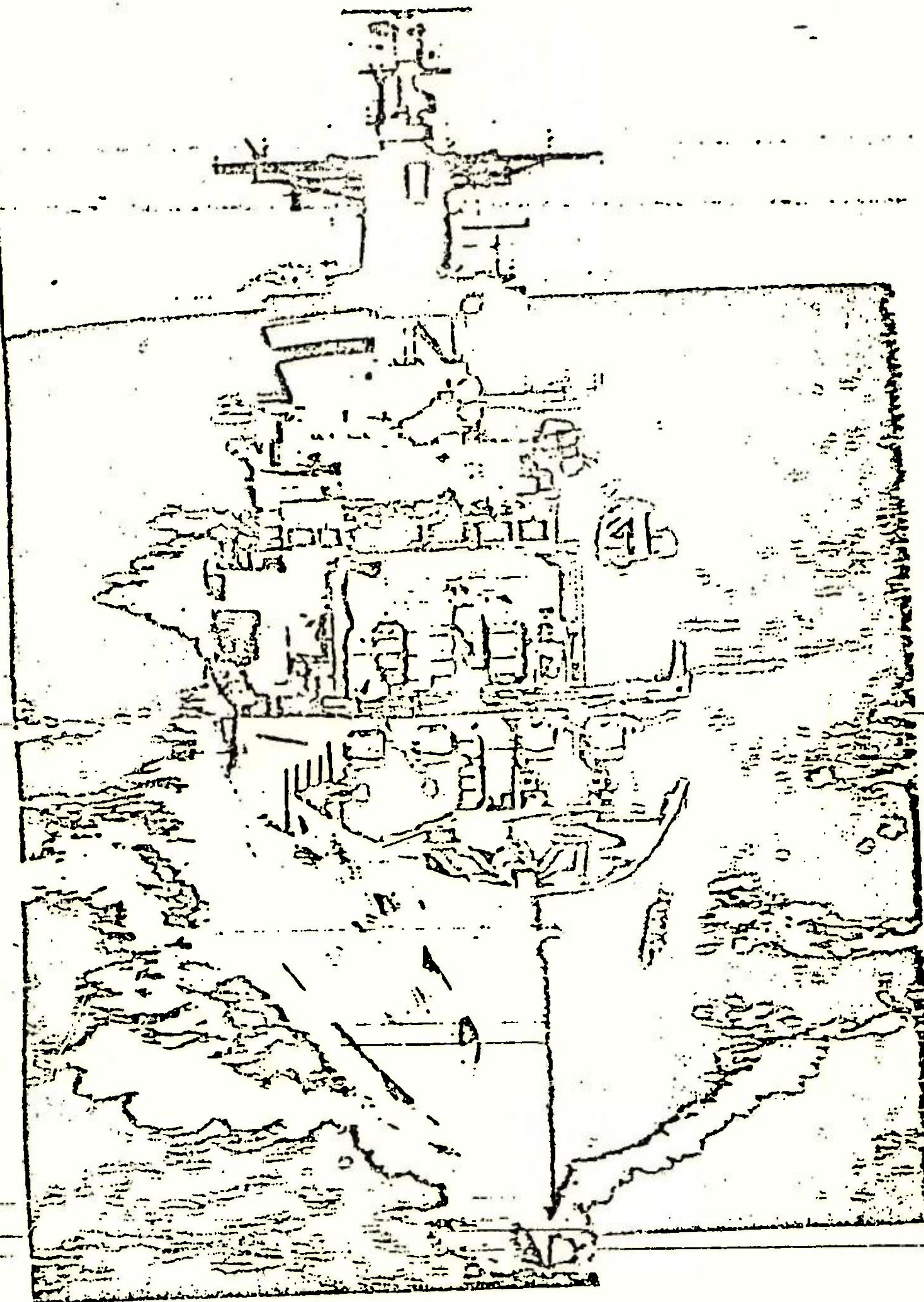
Vicecomodoro
Jefe Departamento ... Programas

AMAZON

ACTIVE

ES COPIA

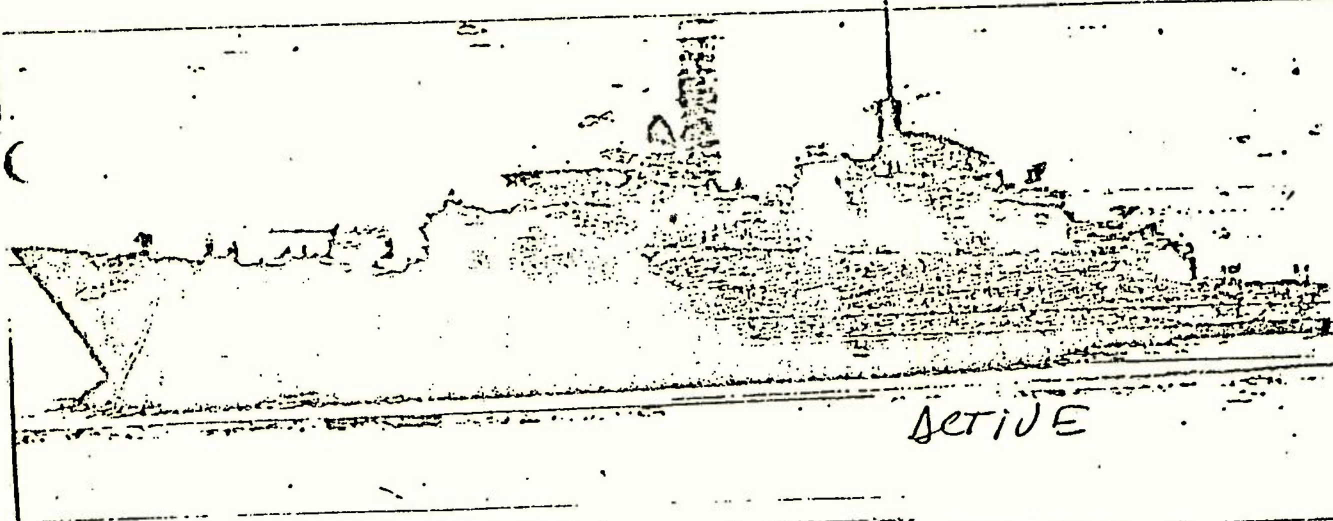
Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento P[illegible] Programas [illegible]

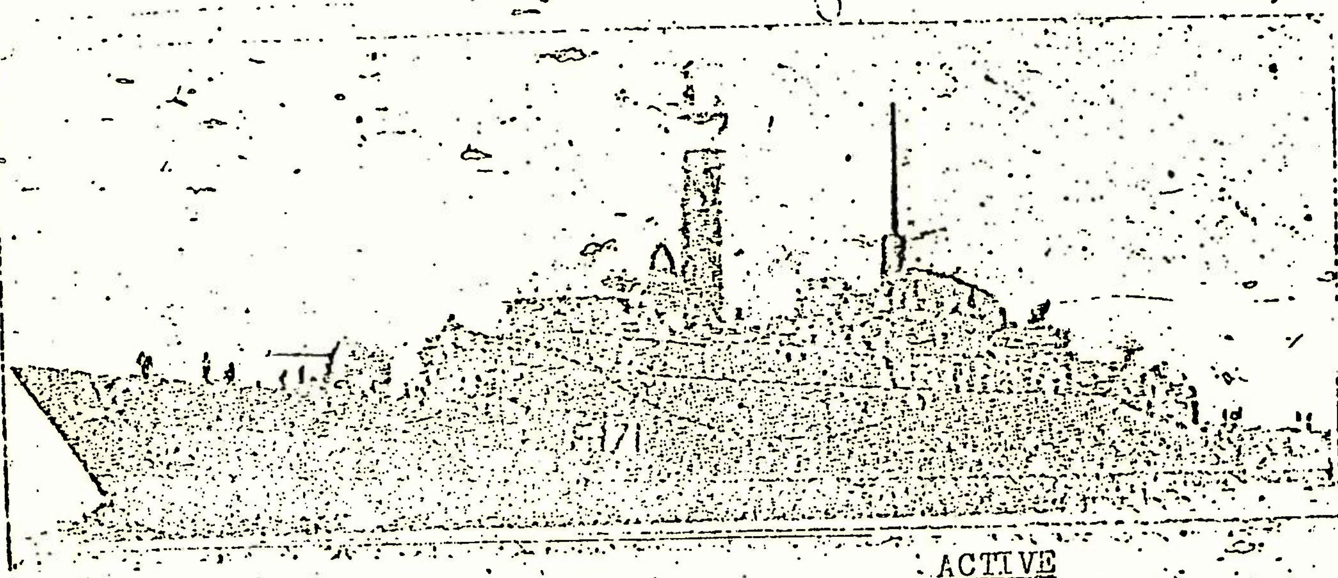


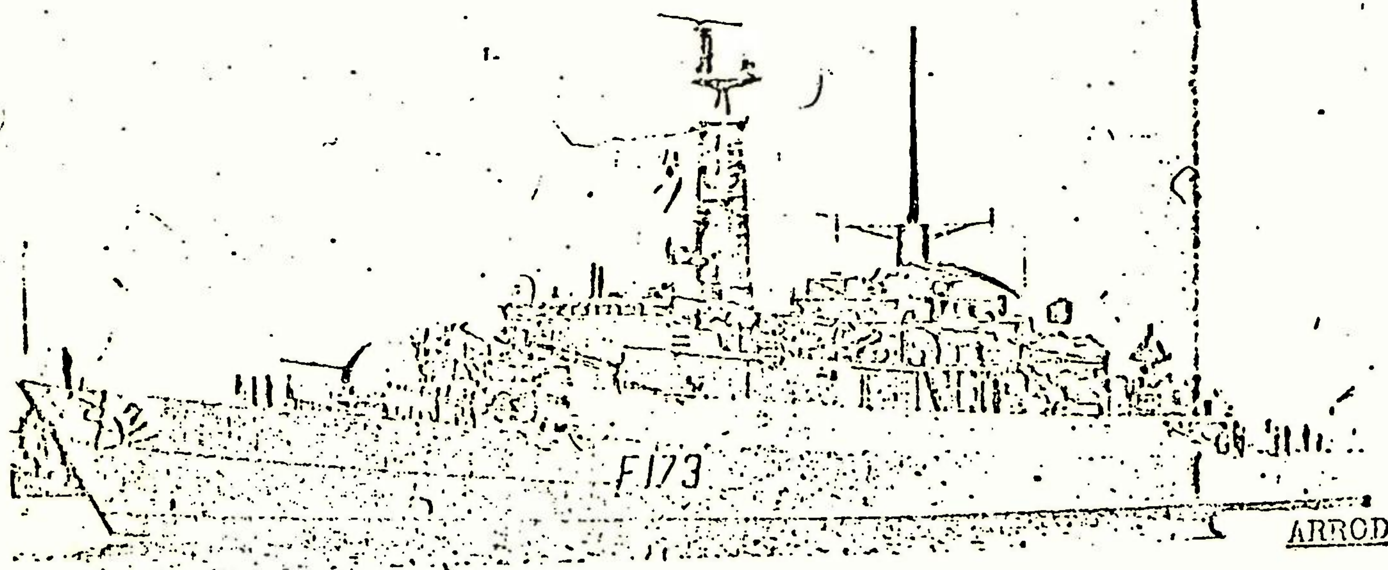
BATTLEAXE

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JOR... M. ...
Jefe Departamento ... Programas

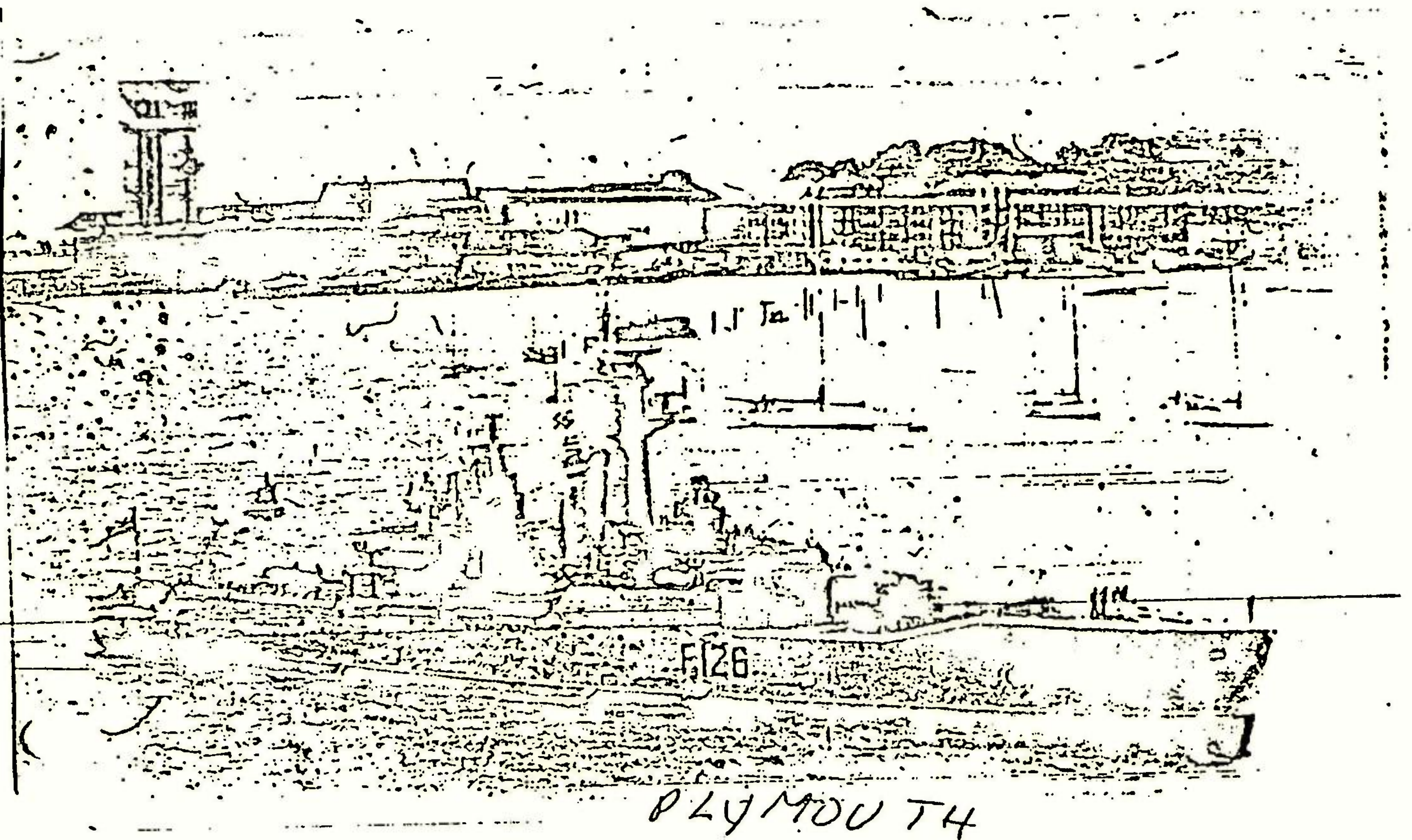






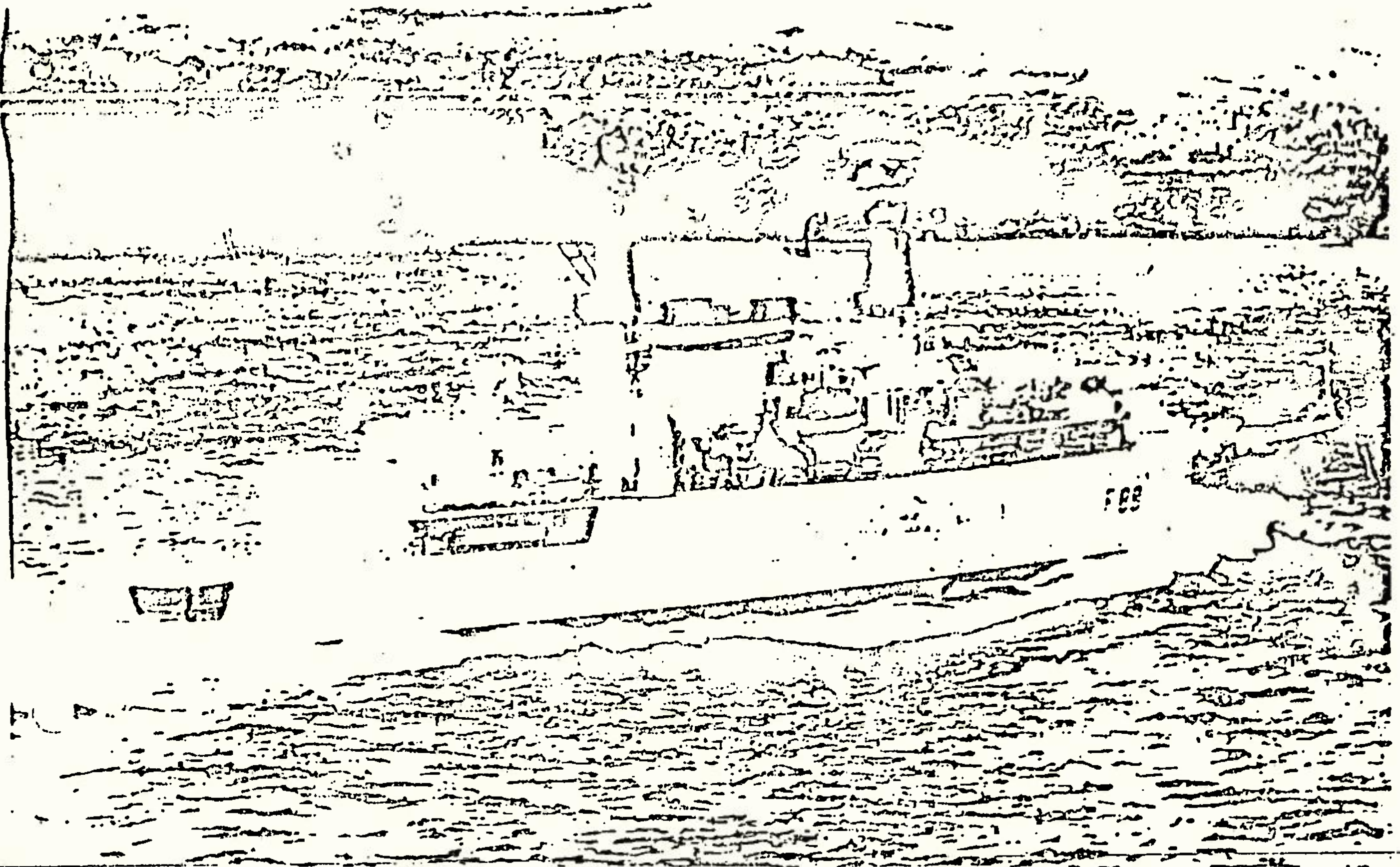
ES COPIA FIEL ...

Vicecomodoro ... ...NANDEZ
Jefe Departamento ... Operaciones Aco.

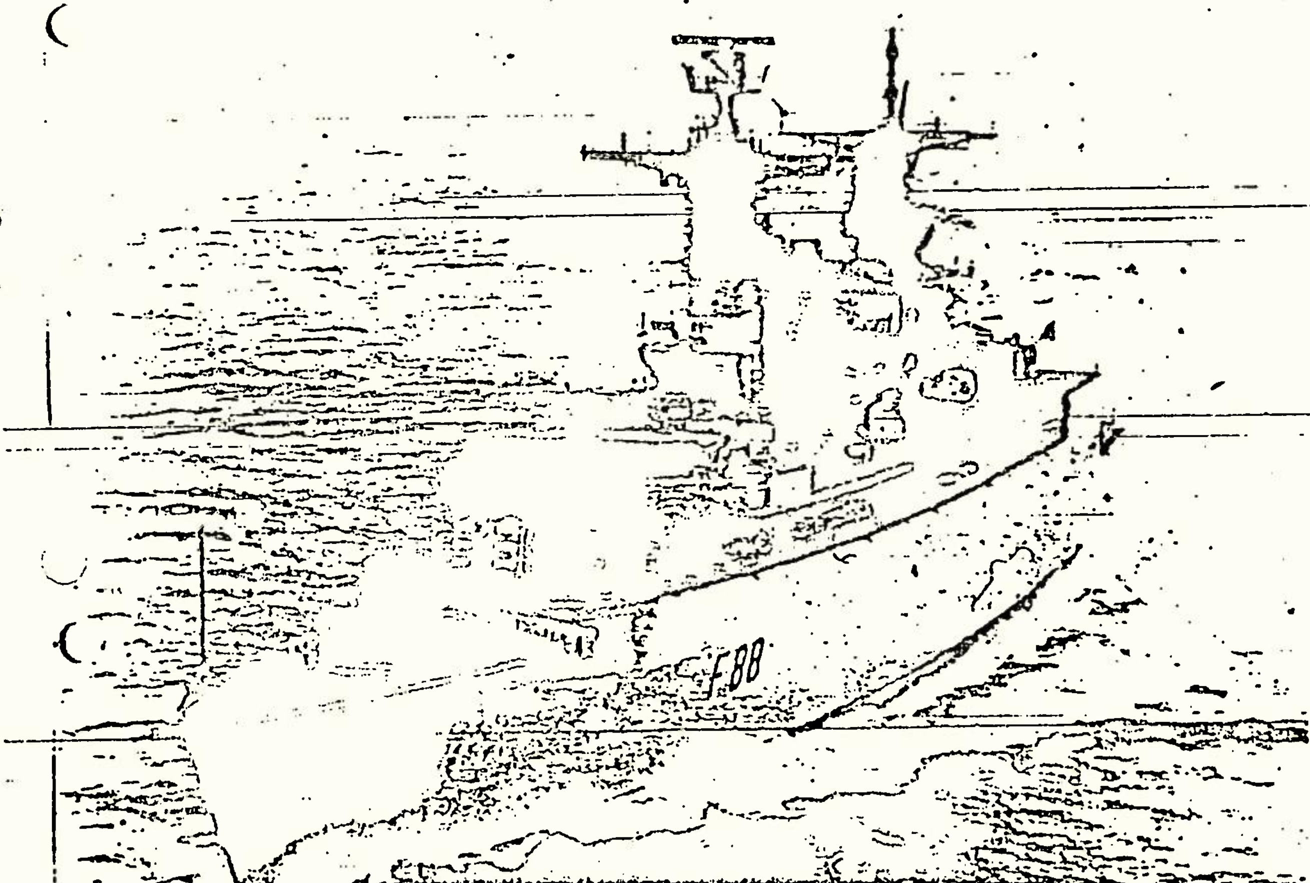


PLYMOUTH

Vicecomodoro [illegible] BERNARDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas A



BROADSWORD.

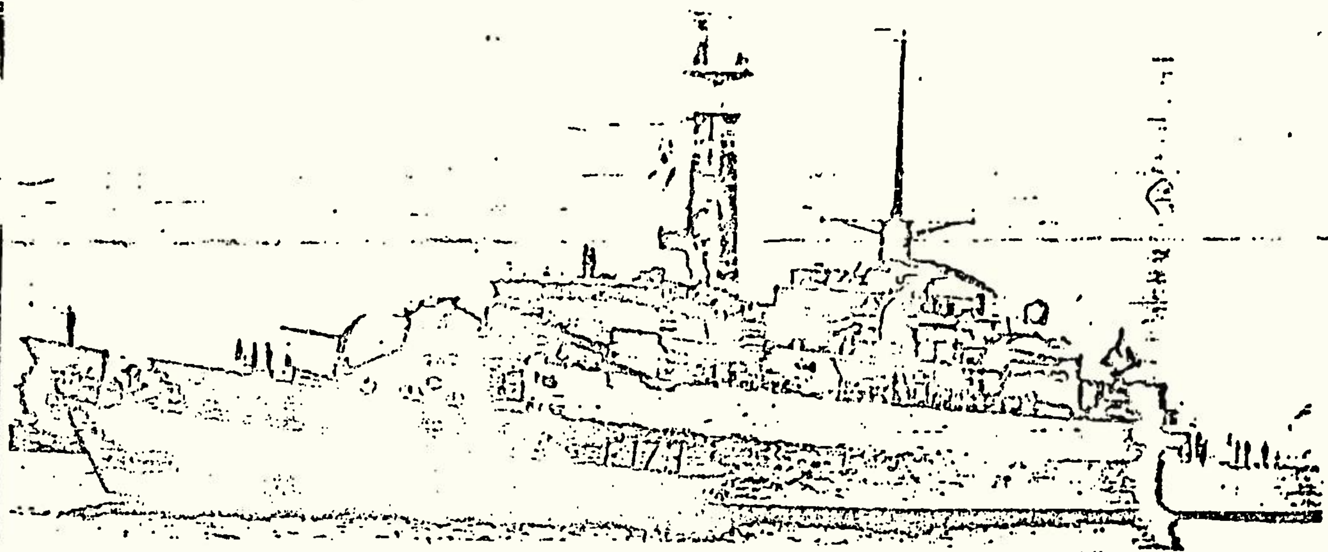


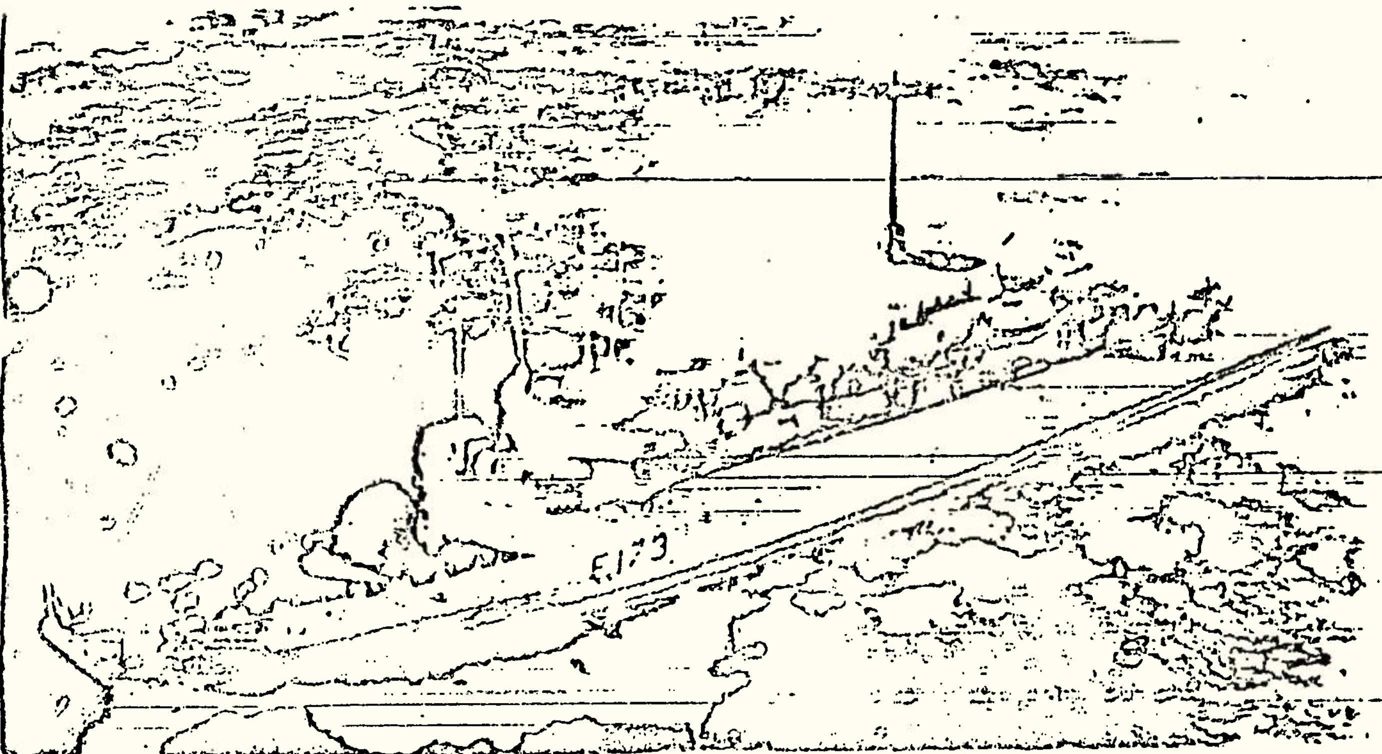
BROADSWORD.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

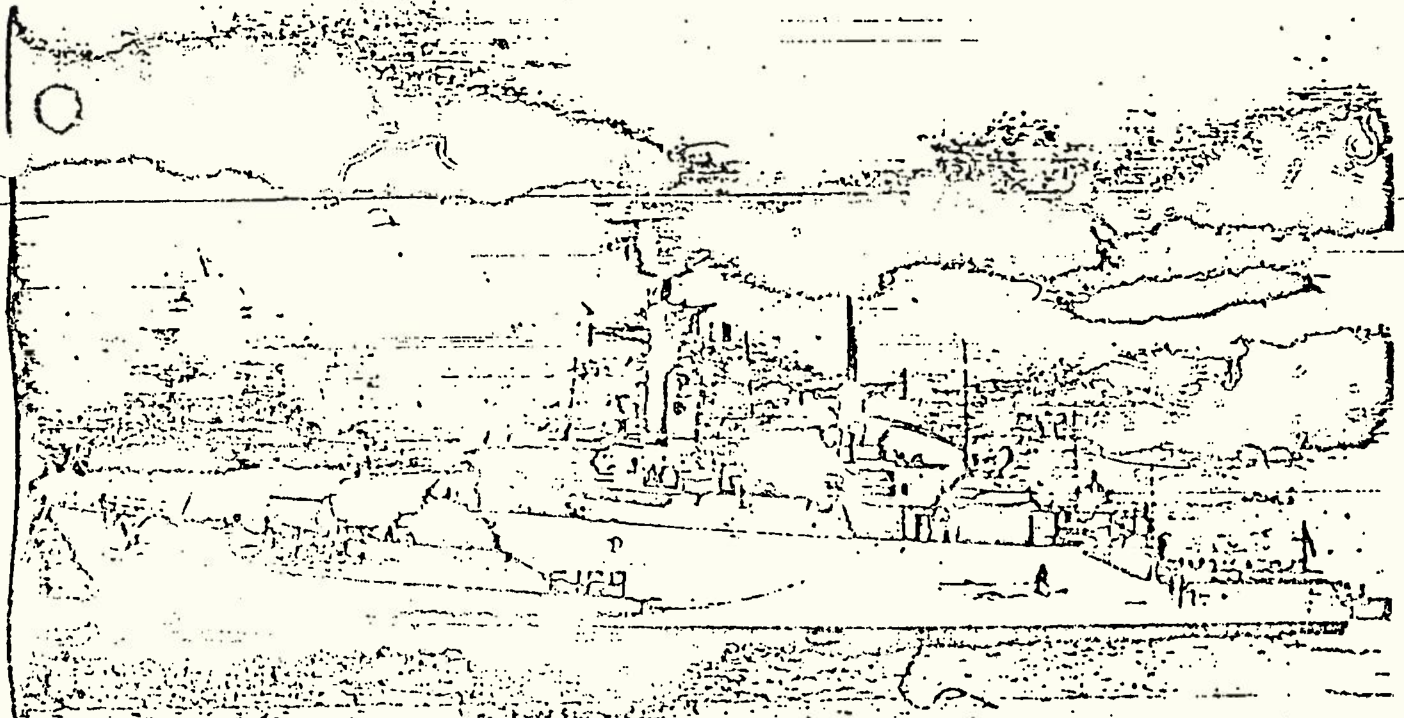
Vicecomodoro [illegible] BERNARDEZ
Jefe Departamento [illegible] Programas Acc

D220W



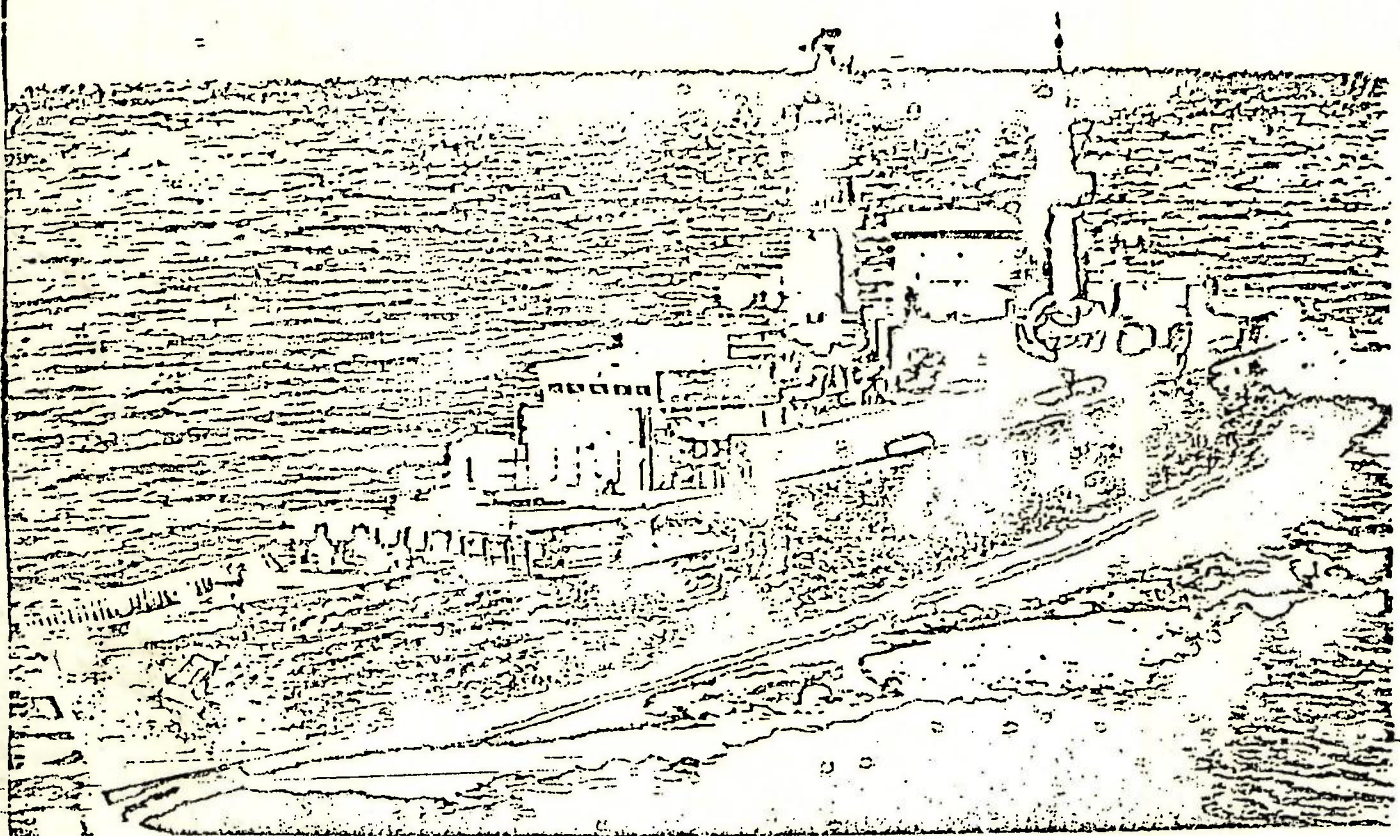


D220W

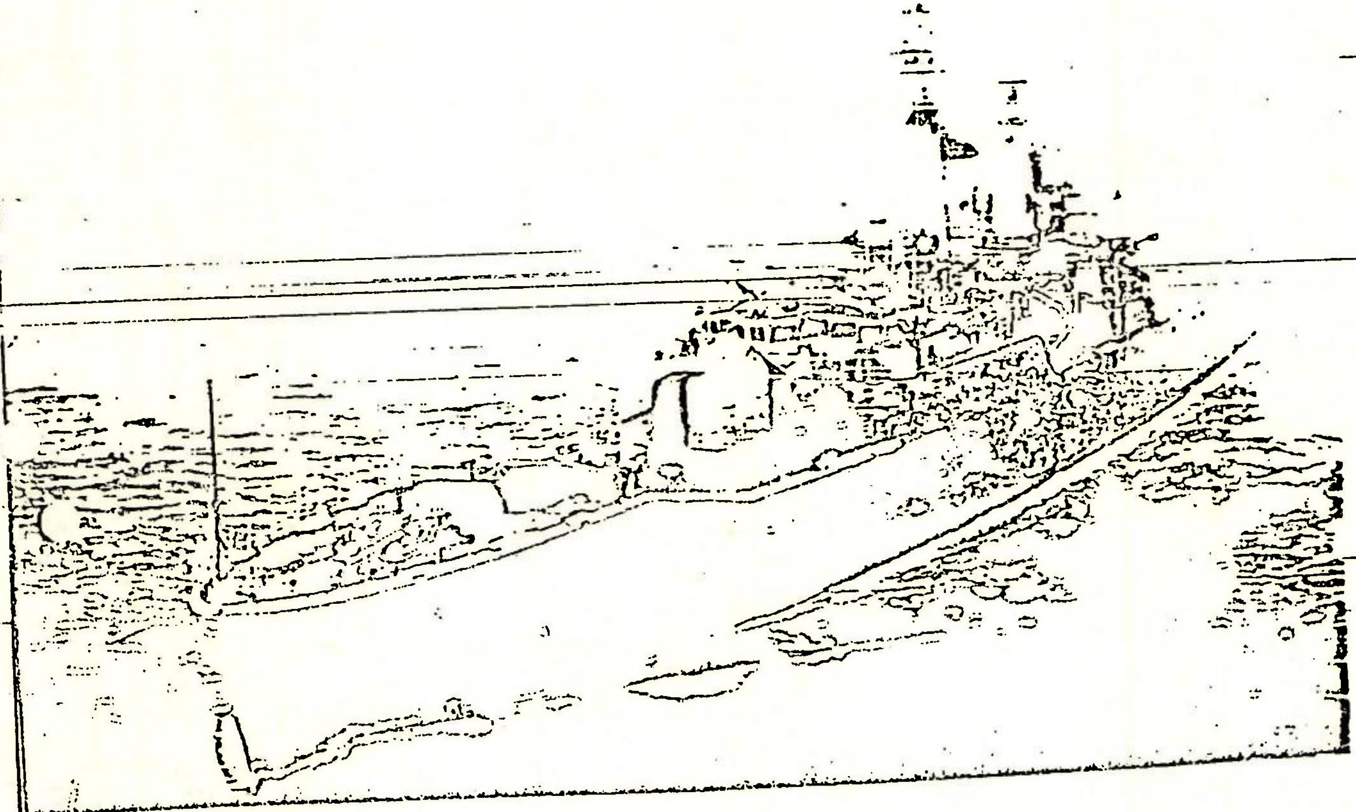


ES COPIA FI…

Vicecomodoro J… H. BERNARDEZ
Jefe Departamento … y Programas …



BROADSWORD



PLYMOUTH

Com. ANGEL A. MASPERO
Jefe Departamento A

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ... FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

Apéndice 6

SUBMARINO NUCLEAR " SUPERB"

Desplazamiento: 4.000 toneladas - liviano
4.200 " Standard
4.500 " Sumergido

Longitud: 82,9 metros

Manga: 9,8 metros

Tubos de Torpedo: 5-21 de 533 mm. con 20 recargas.

Reactor Nuclear: 1 Presurizado enfriado por agua

Propulsión:
Turbinas eléctricas de vapor "English Electric" 15.000 caballos.

1 Paxman auxiliar Diesel de 4.000 caballos.

1 Eje.

Velocidad:
30 Nudos Sumergido

Tripulación: 97 hombres en total (12 Oficiales y 85 tripulantes).

Radar:
Búsqueda: tipo 1003

Sonar
1 tipo 2001 en la posición del "mentón"
1 tipo 2007
1 tipo 197
1 tipo 183

Torpedos:
Recargan individual en 15 segundos.

ES COPIA ...

Vicecomodoro ... Jefe Departamento ... y Programas Aca.

SECRETO

0 + 1 NEW CONSTRUCTION "TRAFALGAR" CLASS

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
TRAFALGAR	S 113	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	1978	—	—

The first of an improved class of Fleet Submarines was ordered in Sept 1977. The second is planned for ordering in 1978. Improvements include equipment, endurance and speed.

4 + 2 "SWIFTSURE" CLASS

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
SCEPTRE	S 104	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	25 Oct 1973	20 Nov 1976	Mid 1978
SOVEREIGN	S 108	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	17 Sept 1970	17 Feb 1973	11 July 1974
SUPERB	S 109	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	16 Mar 1972	30 Nov 1974	13 Nov 1976
SPARTAN	S 111	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	24 April 1976	? Dec 1978	? 1980
SPLENDID	S 112	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	1 Nov 1977	? April 1980	? 1981
SWIFTSURE	S 126	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	15 April 1969	7 Sept 1971	17 April 1973

Displacement, tons: 4 000 light; 4 200 standard; 4 500 dived
Length, feet (metres): 272·0 *(82·9)*
Beam, feet (metres): 32·3 *(9·8)*
Draught, feet (metres): 27 *(8·2)*
Torpedo tubes: 5—21 in *(533 mm)* (20 reloads)
Nuclear reactor: 1 pressurised water-cooled
Main machinery: English Electric geared steam turbines; 15 000 shp; 1 Paxman auxiliary diesel; 4 000 hp; 1 shaft
Speed, knots: 30 dived
Complement: 97 (12 officers, 85 men)

Compared with the "Valiant" class submarines these are slightly shorter with a fuller form with the fore-planes set further forward with one less torpedo tube and with a deeper [illegible] depth.
[illegible]reign visited the North Pole 1976.

Armament: It is planned to provide Sub-Harpoon in all Fleet Submarines from the early 1980s.

Costs: Building—*Swiftsure* £37·1 million, *Superb* £41·3 million. Running cost £3·8 million per submarine per year.

Design: The pressure hull in the "Swiftsures" maintains its diameter for much greater length than previously.

Electrical: 112 cell emergency battery.

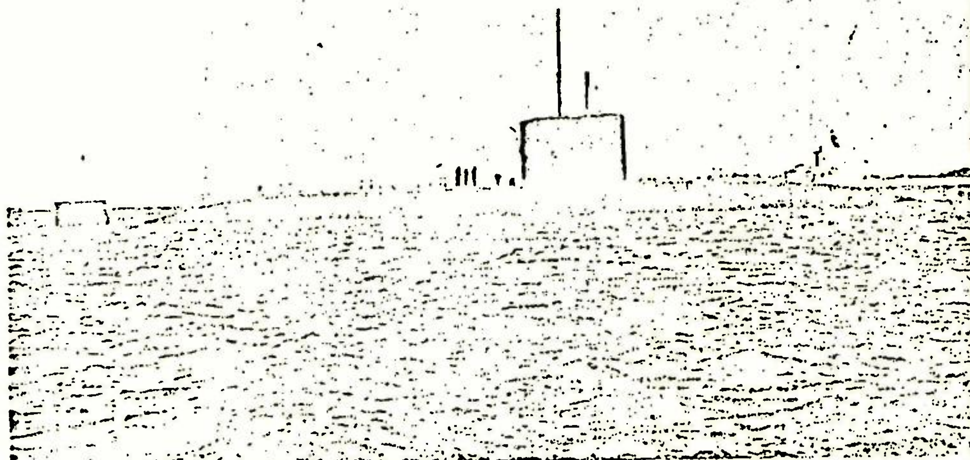
Engineering: Whilst the basic reactor design remains similar to previous types core-life has probably increased.

Orders: *Swiftsure,* 3 Nov 1967; *Sovereign,* 16 May 1969; *Superb,* 20 May 1970; *Sceptre,* 1 Nov 1971; *Spartan,* 17 Feb 1973; *Severn,* 26 May 1976.

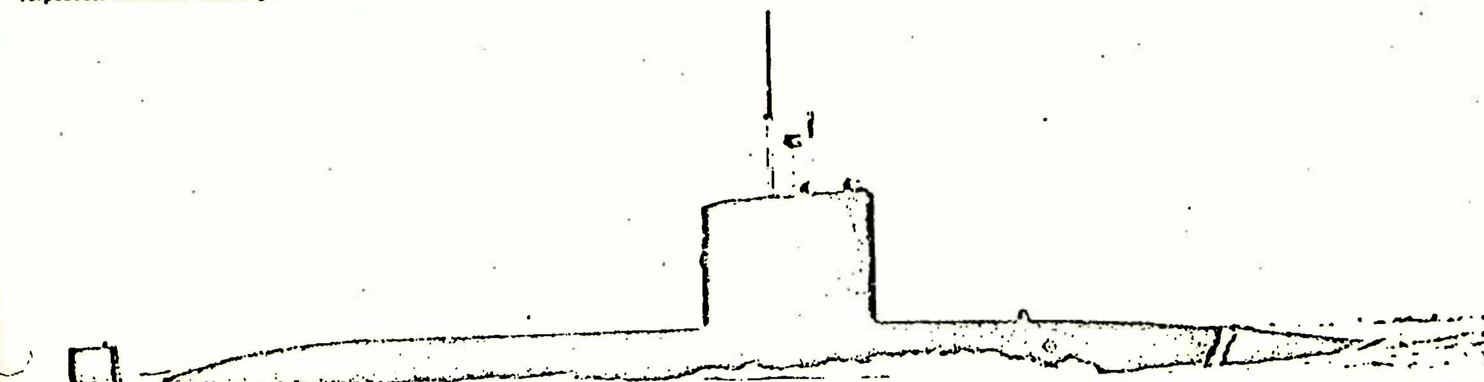
Radar: Search: Type 1003.

Sonar: Type 2001 in "chin" position, Types 2007, 197 and 183.

Torpedoes: Individual reloading in 15 seconds.



SUPERB — 6/1977, John G. Callis



SOVEREIGN — 9/1975, John G. Callis

SECRETO

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible] H. BERNÁNDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

5 "VALIANT" CLASS

SECRETO

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
CHURCHILL	S 46	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	30 June 1967	20 Dec 1968	15 July 1970
CONQUEROR	S 48	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	5 Dec 1967	28 Aug 1969	9 Nov 1971
COURAGEOUS	S 50	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow in Furness	15 May 1968	7 Mar 1970	16 Oct 1971
VALIANT*	S 102	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	22 Jan 1962	3 Dec 1963	18 July 1966
WARSPITE	S 103	Vickers (Shipbuilding) Ltd Barrow-in Furness	10 Dec 1963	25 Sept 1965	18 April 1967

* Refit

Displacement, tons: 4 000 light; 4 400 standard; 4 900 dived
Length, feet (metres): 285 *(86·9)*
Beam, feet (metres): 33·2 *(10·1)*
Draught, feet (metres): 27 *(8·2)*
Torpedo tubes: 6—21 in *(533 mm)* (26 reloads)
Nuclear reactor: 1 pressurised water cooled
Main machinery: English Electric geared steam turbines; 1 shaft
Speed, knots: 28 dived
Complement: 103 (13 officers, 90 men)

It was announced on 31 Aug 1960 that the contract for a second nuclear powered submarine *(Valiant)* had been awarded to Vickers Ltd, the principal sub-contractors being Vickers-Armstrong (Engineers) Ltd, for the machinery and its installation, and Rolls-Royce and Associates for the nuclear steam raising plant. The class, of which she is the first, is broadly of the same design as that of *Dreadnought*, but slightly larger. She was originally scheduled to be completed in Sept 1965, but work was held up by the Polaris programme.

Armament: It is planned to provide Sub-Harpoon in all Fleet Submarines from the early 1980s.

Cost: Vary from £24 million *(Warspite)* to £30 million *(Conqueror)*.

Electrical: 112 cell emergency battery.

Endurance: On 25 April 1967 *Valiant* completed the 12 000-mile homeward voyage from Singapore, the record submerged passage by a British submarine, after 28 days non-stop.

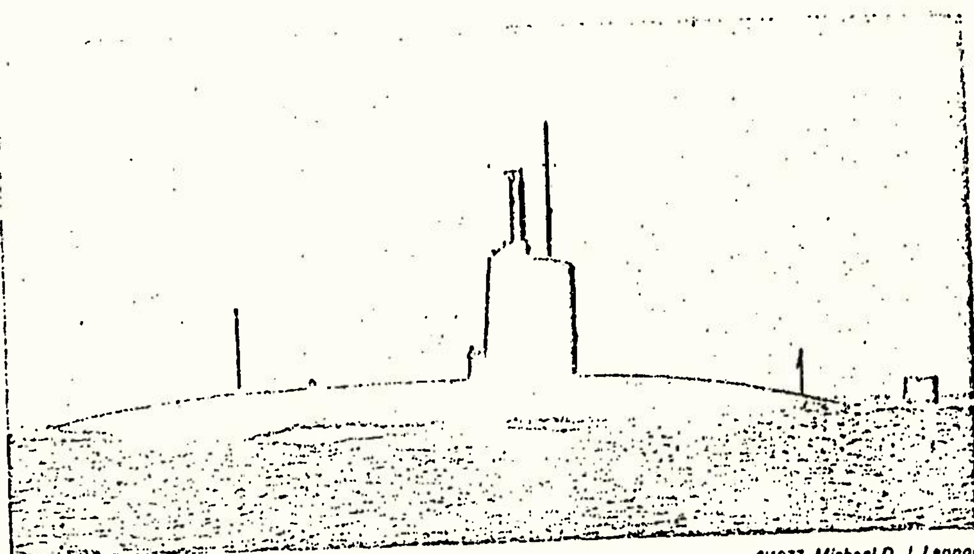
Engineering: *Valiant's* reactor core was made in the United Kingdom, with machinery of British design and manufacture similar to the shore prototype installed in the Admiralty Reactor Test Establishment at Dounreay. The main steam turbines and condensers were designed and manufactured by the English Electric Company, Rugby, and the electrical propulsion machinery and control gear by Laurence, Scott & Electromotors Ltd.

Orders: *Valiant*, 31 Aug 1960—*Warspite*, 12 Dec 1962—*Churchill*, 21 Oct 1965—*Conqueror*, 9 Aug 1966—*Courageous*, 1 March 1967.

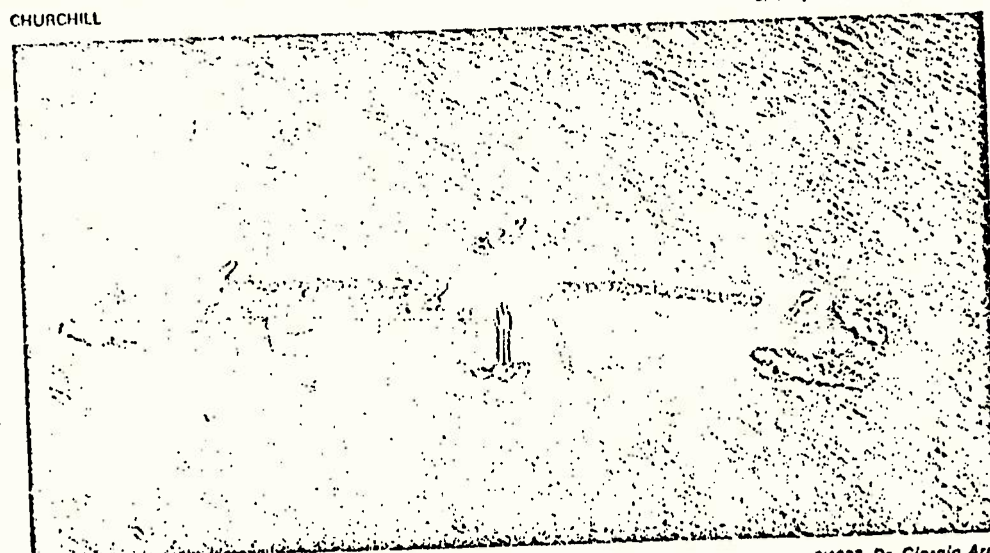
Radar: Search: Type 1003.

Sonar: Type 2001 in "chin" position; Types 2007, 197 and 183.

Torpedoes: Individual reloading in 15 seconds.


6/1977, Michael D. J. Lennon

CHURCHILL


6/1977, Dr. Giorgio Arra

CHURCHILL

1 "DREADNOUGHT" CLASS

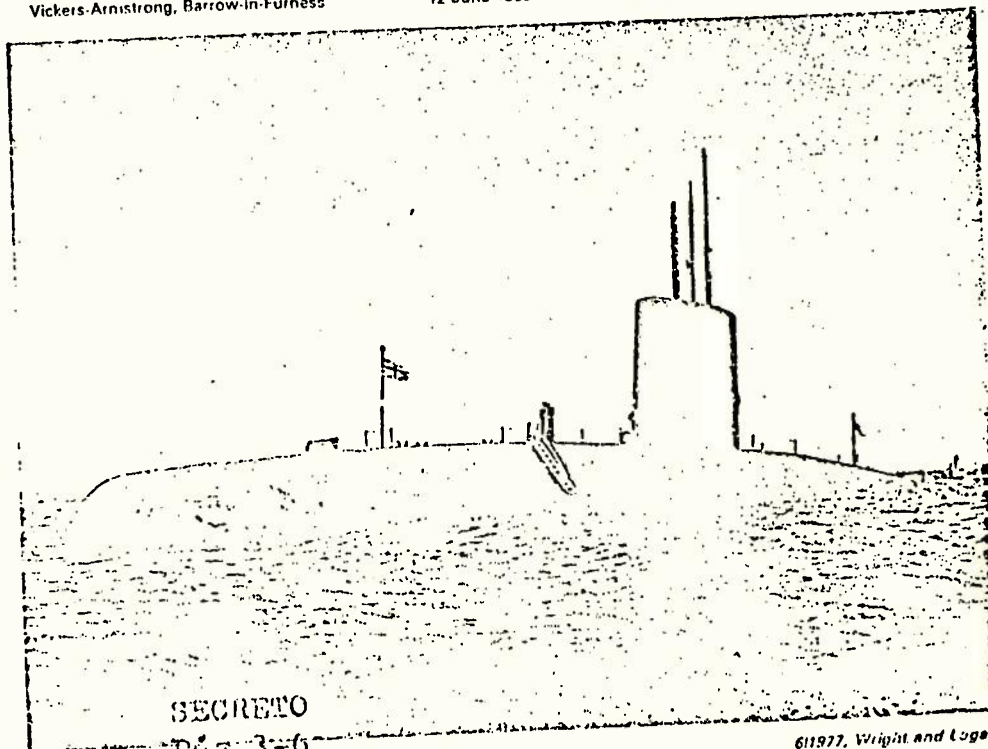
Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
DREADNOUGHT	S 101	Vickers-Armstrong, Barrow-in-Furness	12 June 1959	21 Oct 1960	17 April 1963

Displacement, tons: 3 000 standard; 3 500 surfaced; 4 000 dived
Length, feet (metres): 265·8 *(81·0)*
Beam, feet (metres): 32·2 *(9·8)*
Draught, feet (metres): 26 *(7·9)*
Torpedo tubes: 6—21 in *(533 mm)* (bow)
Nuclear reactor: 1 S5W pressurised water-cooled
Main machinery: Geared steam turbines; 1 shaft
Speed, knots: 28 dived
Complement: 88 (11 officers, 77 men)

As originally planned *Dreadnought* was to have been fitted with a British designed and built nuclear reactor, but in 1958 an agreement was concluded with the United States Government for the purchase of a complete set of propulsion machinery of the type fitted in USS *Skipjack*. This agreement enabled the submarine to be launched far earlier. The supply of this machinery was made under a contract between the Westinghouse Electric Corporation and Rolls-Royce. The latter were also supplied with design and manufacturing details of the reactor and with safety information and set up a factory in this country to manufacture similar cores. *Dreadnought* has a hull of British design both as regards structural strength and hydrodynamic features, although the latter are based on the pioneering work of the US Navy in *Skipjack* and *Albacore*. From about amidships aft, the hull lines closely resemble *Skipjack* to accommodate the propulsion machinery. The forward end is wholly British in concept. In the Control Room and Attack Centre the instruments are fitted into consoles.
The improved water distilling plant for the first time provides unlimited fresh water for shower baths and for washing machines in the fully equipped laundry.
She is fitted with an inertial navigation system and with means of measuring her depth below ice and was the first British submarine to surface at the North Pole, in 1970.

Radar: Search: I-band.

Sonar: Type 2001 in "chin" position; Type 2007.


6/1977, Wright and Logan

DREADNOUGHT

SECRETO
Pág 3-6

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE E. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aeo.

 SECRETO

13 "OBERON" CLASS 4 "PORPOISE" CLASS

"OBERON" CLASS

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
OBERON	S 09	HM Dockyard, Chatham	28 Nov 1957	18 July 1959	24 Feb 1961
ODIN	S 10	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	27 April 1959	4 Nov 1960	3 May 1962
ORPHEUS	S 11	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in Furness	16 April 1959	17 Nov 1959	25 Nov 1960
OLYMPUS	S 12	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in Furness	4 Mar 1960	14 June 1961	7 July 1962
OSIRIS*	S 13	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	26 Jan 1962	29 Nov 1962	11 Jan 1964
ONSLAUGHT	S 14	HM Dockyard, Chatham	8 April 1959	24 Sept 1960	14 Aug 1962
OTTER*	S 15	Scotts (Shipbuilding) Co Ltd, Greenock	14 Jan 1960	15 May 1961	20 Aug 1962
ORACLE*	S 16	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	26 April 1960	26 Sept 1961	14 Feb 1963
OCELOT*	S 17	HM Dockyard, Chatham	17 Nov 1960	5 May 1962	31 Jan 1964
OTUS*	S 18	Scotts (Shipbuilding) Co Ltd, Greenock	31 May 1961	17 Oct 1962	5 Oct 1963
OPOSSUM	S 19	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	21 Dec 1961	23 May 1963	5 June 1964
OPPORTUNE	S 20	Scotts (Shipbuilding) Co Ltd, Greenock	26 Oct 1962	14 Feb 1964	29 Dec 1964
ONYX	S 21	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	16 Nov 1964	18 Aug 1966	20 Nov 1967

* Refit

"PORPOISE" CLASS

Name	No.	Builders	Laid down	Launched	Commissioned
PORPOISE	S 01	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	15 June 1954	25 April 1956	17 April 1958
FINWHALE	S 05	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	18 Sept 1956	21 July 1959	19 Aug 1960
SEALION	S 07	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	5 June 1958	31 Dec 1959	25 July 1961
WALRUS	S 08	Scotts (Shipbuilding) Co Ltd, Greenock	12 Feb 1958	22 Sept 1959	10 Feb 1961

Displacement, tons: 1 610 standard; 2 030 surfaced; 2 410 dived
Length, feet (metres): 241 *(73·5)* pp; 295·2 *(90·0)* oa
Beam, feet (metres): 26·5 *(8·1)*
Draught, feet (metres): 18 *(5·5)*
Torpedo tubes: 8—21 in *(533 mm)* (6 bow, 2 stern); 24 torpedoes carried
Main machinery: 2 Admiralty Standard Range 1, 16 VMS diesels; 3 680 bhp; 2 electric motors; 6 000 shp; 2 shafts
Speed, knots: 12 surfaced; 17 dived
Complement: 68 (6 officers, 62 men) in "Oberon" class; 71 (6 officers, 65 men) in "Porpoise" class

As a result of the 1975 Defence Review the following have been retired some years before the end of hull life:—
Porpoise to disposal 1976
Rorqual to disposal 1976
Grampus to reserve 1976
Narwhal to reserve 1977.

Cost: Running cost, at 1976 prices, £1·1 million per boat per year.

Construction: For the first time in British submarines plastic was used in the superstructure construction of the "Oberon" class. Before and abaft the bridge the superstructure is mainly of glass fibre laminate in most units of this class. The superstructure of *Orpheus* is of light alloy aluminium.

Engineering: Three bladed, 7 foot diameter propellers; 400 rpm.

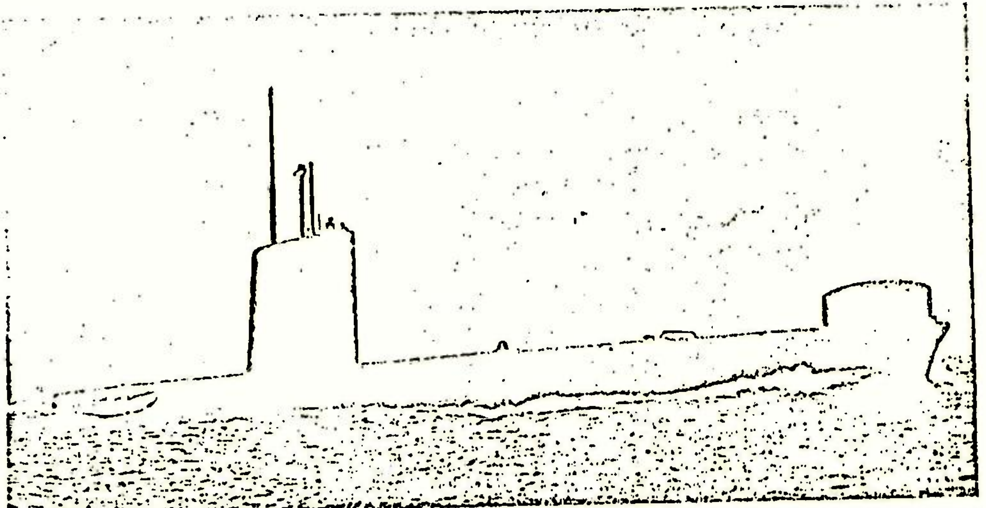
Gunnery: "O" class submarines serving in the Far East carried a 20 mm Oerlikon gun during Indonesian Confrontation.

Modification: *Oberon* has been modified with deeper casing to house equipment for the initial training of personnel for nuclear powered submarines. Others of this class are currently undergoing modification.

Radar: Search: I-band.

Sonar: Types 186 and 187.

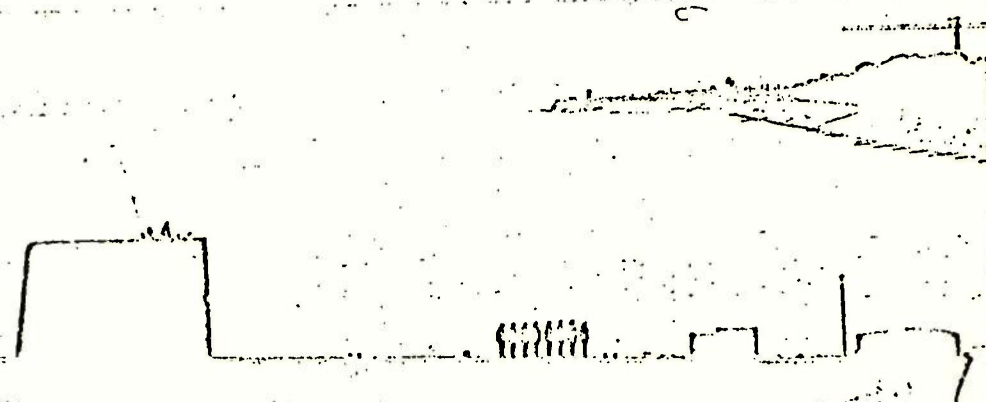
Transfer: The submarine of the "Oberon" class laid down on 27 Sept 1962 at HM Dockyard, Chatham as *Onyx* for the Royal Navy was launched on 29 Feb 1964 as *Ojibwa* for the Royal Canadian Navy. She was replaced by another "Oberon" class submarine named *Onyx* for the Royal Navy built by Cammell Laird, Birkenhead.
Cachalot paid off for disposal 2 Sept 1977 is to be transferred to Egypt after refit.



ORPHEUS — *6/1977, Michael D. J. Lennon*



SEALION — *6/1977, John G. Callis*





4/1977, Wright and Logan

OBERON

[illegible]

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible] Programas Acq,

75

Nuclear Powered Ballistic Missile Submarines (SSBN)

4 "RESOLUTION" CLASS

Name	*No.*	*Builders*	*Laid down*	*Launched*	*Commissioned*
RESOLUTION	S 22	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	26 Feb 1964	15 Sept 1966	2 Oct 1967
REPULSE	S 23	Vickers (Shipbuilding) Ltd, Barrow-in-Furness	12 Mar 1965	4 Nov 1967	28 Sept 1968
RENOWN*	S 26	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	25 June 1964	25 Feb 1967	15 Nov 1968
REVENGE	S 27	Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead	19 May 1965	15 Mar 1968	4 Dec 1969

* Refit

Displacement, tons: 7 500 surfaced; 8 400 dived
Length, feet (metres): 360 *(109·7)* pp; 425 *(129·5)* oa
Beam, feet (metres): 33 *(10·1)*
Draught, feet (metres): 30 *(9·1)*
Missiles, surface: 16 tubes amidships for Polaris A -3 SLBMs
Torpedo tubes: 6—21 in *(533 mm)* (bow)
Nuclear reactors: 1 pressurised water cooled
Main machinery: Geared steam turbines; 1 shaft
Speed, knots: 20 surfaced; 25 dived
Complement: 143 (13 officers, 130 ratings); 2 crews (see *Personnel*)

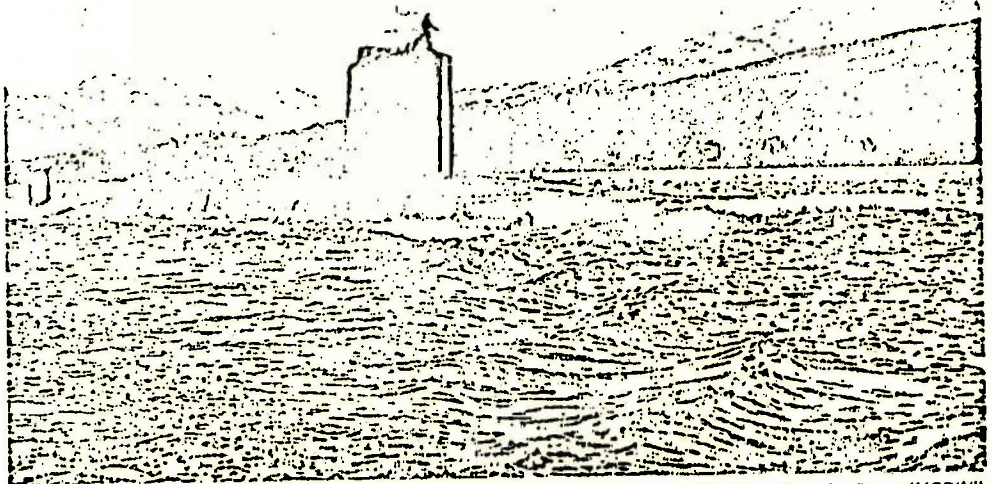
In Feb 1963 it was officially stated that it was intended to order four or five 7 000 ton nuclear powered submarines, each to carry 16 Polaris missiles, and it was planned that the first would be on patrol in 1968. Their hulls and machinery would be of British design. As well as building two submarines Vickers (Shipbuilding) would give lead yard service to the builder of the other two. Four Polaris submarines were in fact ordered in May 1963. The plan to build a fifth Polaris submarine was cancelled on 15 Feb 1965. Britain's first SSBN, *Resolution,* put to sea on 22 June 1967 and completed six weeks trial in the Firth of Clyde and Atlantic on 17 Aug 1967.

...st: *Resolution,* £40·24 million; *Renown,* £39·95 million; *...epulse,* £37·5 million; *Revenge,* £38·6 million; completed ships excluding missiles.

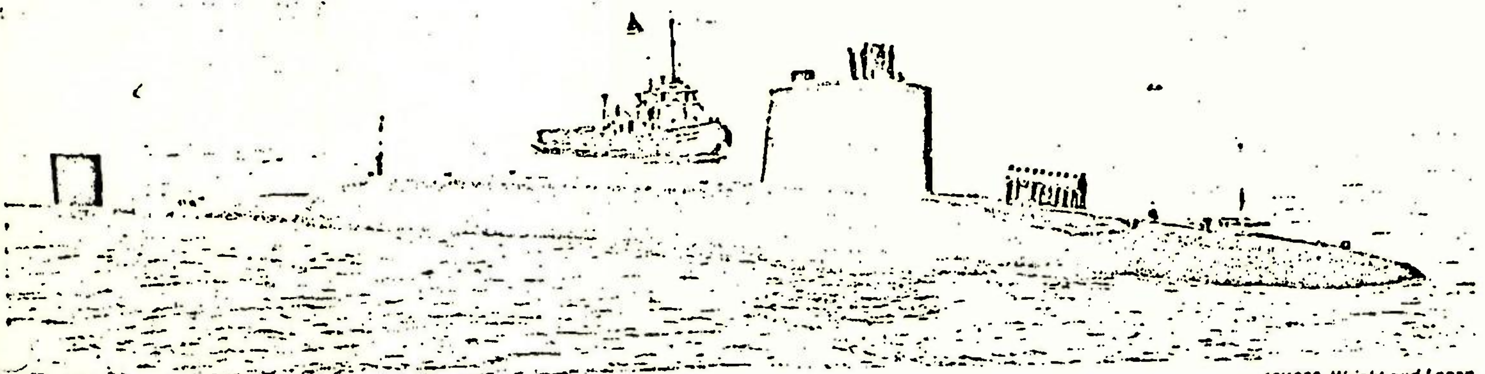
Personnel: Each submarine, which has accommodation for 19 officers and 135 ratings, is manned on a two-crew basis, in order to get maximum operational time at sea.

Radar: Search: I-band
Periscope radar.

...ner: Types 2001 and 2007.



REVENGE at Faslane — *3/1976, Wren Veronica Evans (MOD(N))*

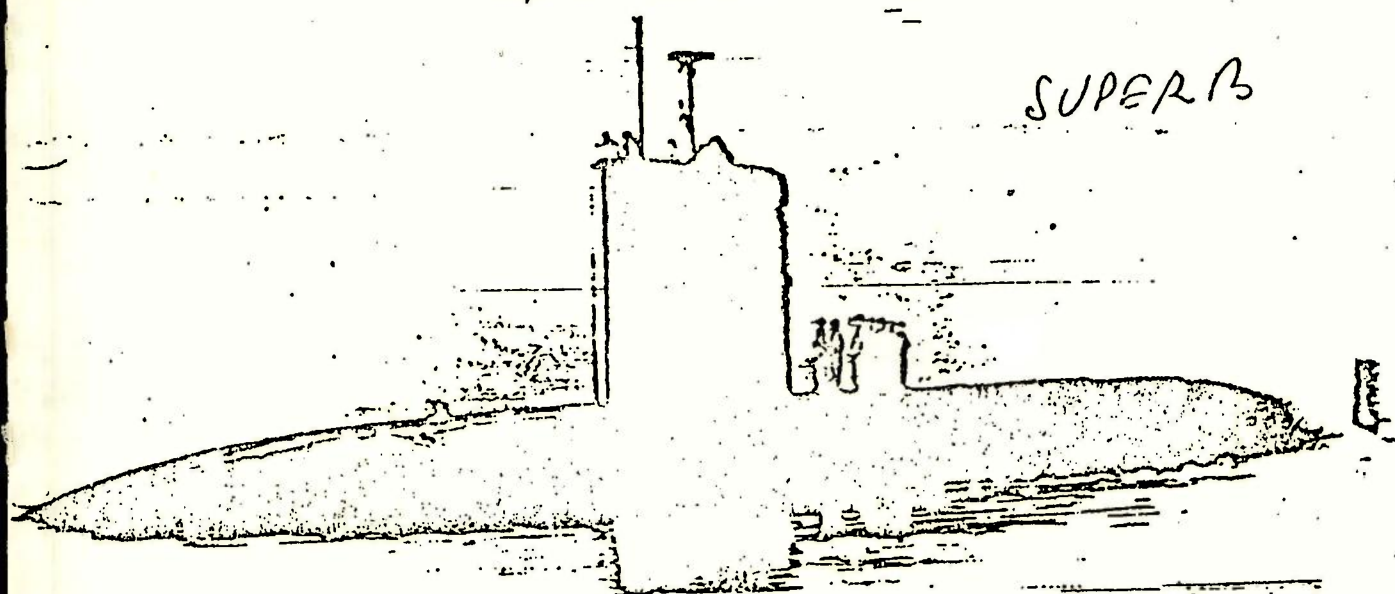


RENOWN — *10/1976, Wright and Logan*

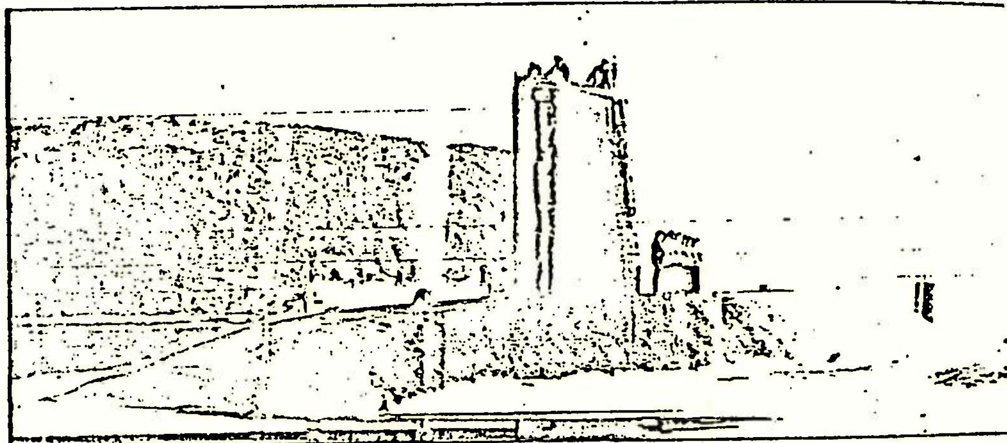


REPULSE — *11/1976, MOD(N)*

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible] y Programas Acc.



► Al igual que los submarinos de ataque y estratégicos [de] propulsión nuclear, las unidades de propulsión diese[l-] eléctrica clásica han escapado a las severas reduccion[es] decididas por el Consejo de Defensa en 1981. L[os] submarinos de las clases *Oberon* y *Porpoise* ser[án] reemplazados en el transcurso del actual decenio con l[os] de la nueva clase Tipo 2400. Reproducimos aquí [el] *Olympus*, de la clase *Oberon*, resaltando contra los alt[os] acantilados de un fiordo noruego.



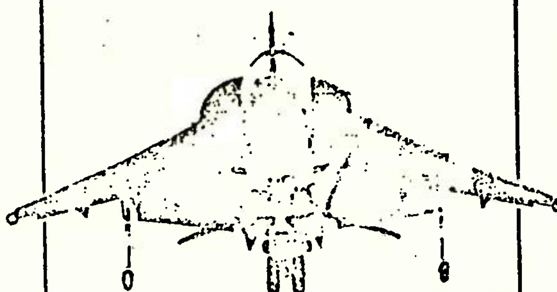
► El submarino nuclear de ataque *Superb* descendiendo [l]as aguas tranquilas de Gareloch después de salir de la [bas]e submarina del Clyde. El Consejo de Defensa decidió [en 19]81 reducir en proporciones considerables la flota de [s]uperficie británica, pero, en cambio, el número de [s]ubmarinos de ataque de propulsión nuclear pasará de 12 [a] 17 con la puesta en servicio de las unidades de la clase [T]*rafalgar*, de las que se hallan en construcción las tres [p]rimeras. Parece asegurado también el futuro de la fuerza [d]e submarinos estratégicos, por lo menos mientras el [g]obierno conservador se mantenga en el poder. Este ha [d]ecidido modernizar los elementos submarinos de disua[s]ión nuclear, pese al elevadísimo costo de esta operación, [p]ar[a lo] cual está previsto construir una clase de naves [c]ap[aces] de llevar y lanzar misiles *Trident* I o *Trident* II.

Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento ... y Programas Aoo.

El AV-8B/ Harrier GR.5 es el mejor avión VTOL de combate



por Mark Lambert

▲ La foto muestra el primer AV-8B de desarrollo definitivo en uno de sus primeros vuelos estacionarios en St.Louis: en esta configuración, los alerones descienden automáticamente juntamente con los flaps.

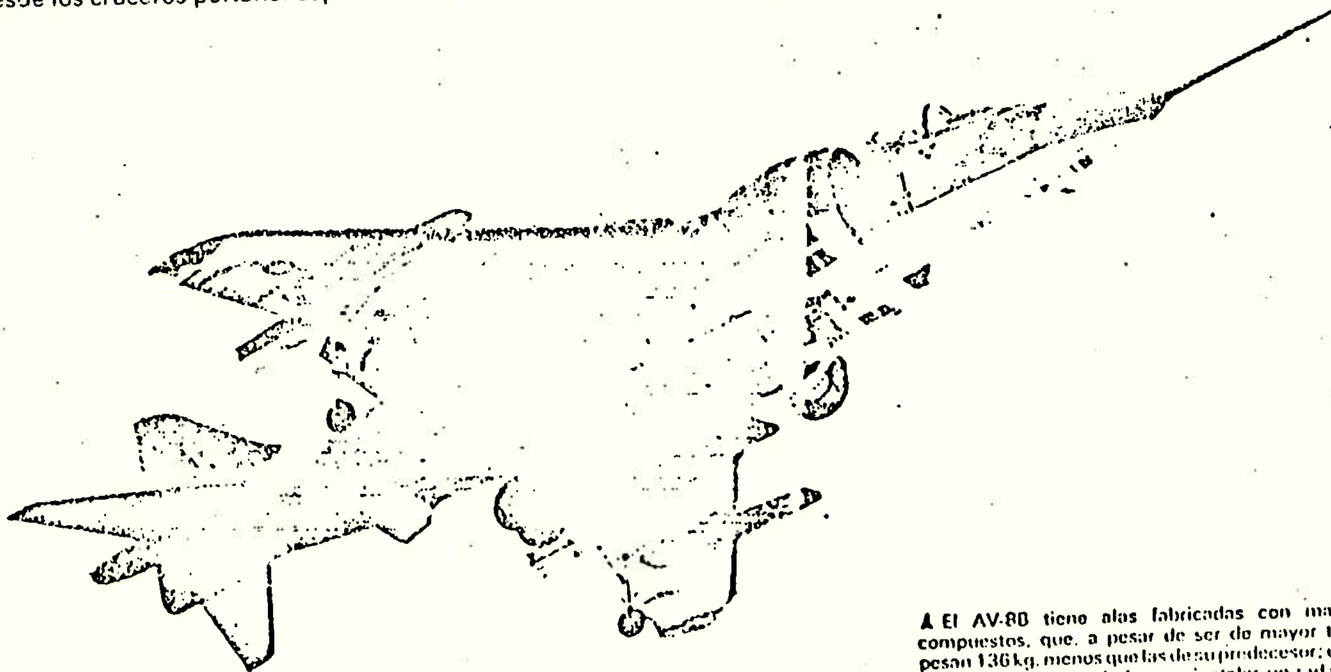
Después de muchas incertidumbres, el programa AV-8B Harrier es al presente una realidad. Hoy día casi se tiene la certeza de que 400 aparatos o más serán fabricados de aquí a 1989 para los dos principales compradores, la Infantería de Marina estadounidense (USMC) y la Aviación británica (RAF). Los constructores estiman que de 300 a 400 aparatos más podrían ser vendidos a otros países.

El Harrier II es un avión de tamaño pequeño, relativamente ligero, concebido para el ataque de día y de noche con buen tiempo y suficientemente maniobrable para escapar a los interceptadores soviéticos existentes o previsibles. En lo que respecta a su capacidad de carga y radio de acción es netamente superior a su predecesor de tipo clásico, a saber el A-4M Skyhawk de la USMC. Con respecto al AV-8A, el nuevo AV-8B puede llevar una carga doble a la misma distancia, o una carga idéntica a una distancia doble. Su armamento y precisión de tiro son casi iguales a los del A-7. Por las posibilidades que ofrecen el A-4 y el AV-8 son muy parecidos, ambos son aviones subsónicos desprovistos de radar. Pero las características de despegue extremadamente corto y de aterrizaje vertical del Harrier dan una nueva dimensión a las posibilidades de utilización de esta clase de aparato. Además, el AV-8B puede superar Mach 1 en picado ligero, incluso con cargas externas importantes.

El Harrier II, como lo comprobó la USMC con sus 110 AV-8A, puede ser utilizado desde la tierra firme, a proximidad del frente, estando listo para intervenir inmediatamente mucho antes de que haya sido instalada una verdadera base. Permite también disponer de poderosos medios aéreos en los grandes buques de desembarco sin que sea necesaria la presencia de un gran portaaviones vulnerable, durante la operación de desembarco. El avión puede despegar desde los buques de desembarco anfibios portahelicópteros de 19.000 toneladas, cuya cubierta mide 180 m., de los buques de desembarco de 39.000 toneladas, con cubierta de 240 m., e incluso desde los cruceros portahelicópteros. No requiere catapulta, ni sistema de parada. Las escuadrillas de Harrier de la USMC son unidades móviles que pueden operar lejos de sus bases. Al parecer, las necesidades de personal son mínimas. A veces se utilizan en los malos terrenos chapas de aluminio, especialmente para los despegues verticales; los revestimientos de aluminio de los antiguos pequeños terrenos móviles de apoyo táctico SATS existen todavía en almacén. El aparato puede operar desde cualquier superficie dura, como un aparcamiento o una carretera, o incluso un buen césped. Tiene sus propios grupo auxiliar y generador de oxígeno, por lo que no son necesarios pesados equipos terrestres para la puesta en marcha y la alimentación de oxígeno. McDonnell Douglas estima posible la utilización de un gran número de helicópteros para abastecer de municiones y combustible las bases de Harrier.

La tarea principal asignada al avión por la USMC es la de efectuar toda clase de ataques: bombardeos a gran altitud, en picado o con avería, con bombas clásicas, de racimo, guiadas por laser o incendiarias, así como con cohetes y misiles. El AV-8B será armado con Maverick y, eventualmente, Harpoon y con el cañón de tiro rápido General Electric Gatling GAU-12 de 25 mm., que irá montado bajo el fuselaje en la barquilla de la derecha, estando colocadas sus municiones en la de la izquierda. Los soportes de intradós exteriores están previstos especialmente para recibir cuatro AIM-9L Sidewinder, destinados para garantizar la defensa del avión. La USMC prevé montar la barquilla de CME defensiva ALQ-164 en posición central bajo el fuselaje, pero el AV-8B dispone ya de un indicador direccional interno de emisiones de radar, así como de un lanzador de bengalas y de cintas metálicas.

Se tiene casi la certeza de que la USMC adoptará el borde de ataque formando una prolongación cerca de la raíz (LERX), merced al cual el Harrier GR.5 de la RAF ha podido ganar 4°/seg. en viraje cerrado para el combate evolucionante defensivo. Incluso sin este dispositivo, el avión puede efectuar un viraje cerrado a más de 5 g a 1.500 m. de altitud. El prototipo YAV-8B, con dos cañones y siete soportes para cargas externas, llegó a 4,7 g a la misma altitud. Con 12 bombas Mk82 suspendi-



▲ El AV-8B tiene alas fabricadas con materiales compuestos, que, a pesar de ser de mayor tamaño pesan 136 kg. menos que las de su predecesor; el morro es del tamaño apropiado para instalar un radar.

ES COPIA FIEL

Vicecomodoro ... R. ...

Jefe Dep... Planes y Programas Acc.

das en cuatro soportes,lo que deja tres libres para los Sidewinder y la barquilla de CMED, alcanzó 7 g. Las características del AV-8B son en general superiores a las del YAV-8B.

Aun cuando el AV-8B sólo pesa vacío 254 kg. más que el AV-8A, puede llevar un 50% más de combustible en sus depósitos estructurales y un complemento del 84% de cargas externas. Su peso máximo de despegue vertical es de 8.865 kg., pero si efectúa un despegue corto en una distancia de 300 m., su peso puede ser de 13 toneladas, con más de 2.250 kg. de combustible en los depósitos interiores y 16 bombas Mk82, y su radio de acción de 290 km. Con 7 bombas Mk82, los depósitos interiores de combustible llenos y 1.250 kg. de combustible en los depósitos auxiliares, el radio de acción del AV-8B es de 1.110 km. Su peso máximo de aterrizaje vertical es de 8 toneladas.

La USMC recibirá, para las operaciones de ataque e intercepción más difíciles, aviones F/A-18, que reemplazarán a sus F-4 Phantom, pero su propósito a largo plazo ... disponer sólo de aviones V/STOL. Se ha ...hablado también de aviones que despeguen con ayuda de cohetes auxiliares y está previsto en los diez próximos años un avión V/STOL que volará a Mach 2.

Algunos detalles acerca del programa Harrier II

La USMC comprará 336 aviones AV-8B Harrier, 12 de ellos de preserie y 4 de desarrollo definitivo por un monto total de 9.100 millones de dólares. La RAF comprará 60, denominados Harrier GR.5, así como dos ejemplares de preparación complementaria, por importe de 1 400 millones de dólares. El presupuesto de Estados Unidos para el ejercicio de 1982 comprende un crédito de 227,4 millones para trabajos de investigación y cuatro aparatos de desarrollo definitivo y un crédito de 657 millones para los 12 aviones de preserie.

La fabricación se repartirá a razón del 60% para McDonnell Douglas y 40% para la British Aerospace, pero habrá dos cadenas de montaje final. La cadencia máxima de producción será de 4,5 ejemplares mensuales en Estados Unidos y de 2 en el Reino Unido. Desde el 400 ejemplar, McDonnell Douglas realizará el 75% de la fabricación de los aparatos destinados para la exportación. La participación de Pratt & Whitney en la construcción del motor Pegasus 11-12F (F402-RR-404A) representará un 25% (en valor), pero todos los motores serán ensamblados en el Reino Unido. Los motores de los Harrier vendidos al extranjero serán fabricados totalmente en el Reino Unido.

Los cuatro Harrier de desarrollo definitivo serán entregados al Naval Air Test Centre de Patuxent River este mes. Los doce aparatos de preserie desde 1983 y los primeros aparatos serán puestos en servicio operacional en 1985.

El Harrier GR.5 de la RAF

Desde que fueron puestos en servicio los Harrier y Jaguar, la RAF piensa en el aparato que los reemplazará. En sus especificaciones operacionales iniciales (OR 396), se hablaba de reemplazarlos con un solo avión. Pero el modelo básico del Harrier ha sido perfeccionado constantemente y, por otra parte, el acuerdo de fabricación con licencia concluido con McDonnell Douglas en septiembre de 1969, un año antes de que fuese autorizada la compra por la USMC del AV-8A, integró en el circuito un nuevo grupo de estudio con medios poderosos y una imaginación fecunda.

La RAF podría difícilmente pasarse de ...iones VTOL, ya que no sólo está acostum...rada a ellos, sino que además los ha integrado en los planes tácticos de conjunto del teatro de operaciones de Europa. Nadie sabe en que proporción subsistirán en caso de guerra los aeródromos «endurecidos» de la OTAN, pero se tiene la certeza de que constituirán blancos privilegiados. Es posible que el Harrier sea el único avión de combate de la OTAN en Europa que pueda seguir operando después de los primeros ataques.

Incluso en tiempos del AV-16, derivado estadounidense del Harrier que fue probado en el túnel aerodinámico en 1973, las versiones estadounidense y británica del Harrier tenían alas diferentes. Las del aparato norteamericano habían sido optimadas para obtener una capacidad de carga y un radio de acción máximos mientras que las del británico fueron concebidas más bien en función de la situación operacional en Europa. El año pasado, se combinaron finalmente las dos especificaciones para realizar alas de un solo tipo cuando el conjunto LERX, preparado por la BAe, fue montado en el prototipo YAV-8B. Después de los ensayos en vuelo, se reconoció que el LERX satisfacía. El AV-8B ganó así cuatro grados por segundo en viraje cerrado, lo que lo coloca a la altura de los MiG-21 y MiG-23 y de sus sucesores previsibles. Los cuatro AV-8B de desarrollo definitivo están provistos hoy día de LERX, a fin de que la USMC verifique la inexistencia de efectos negativos antes de adoptarlo definitivamente.

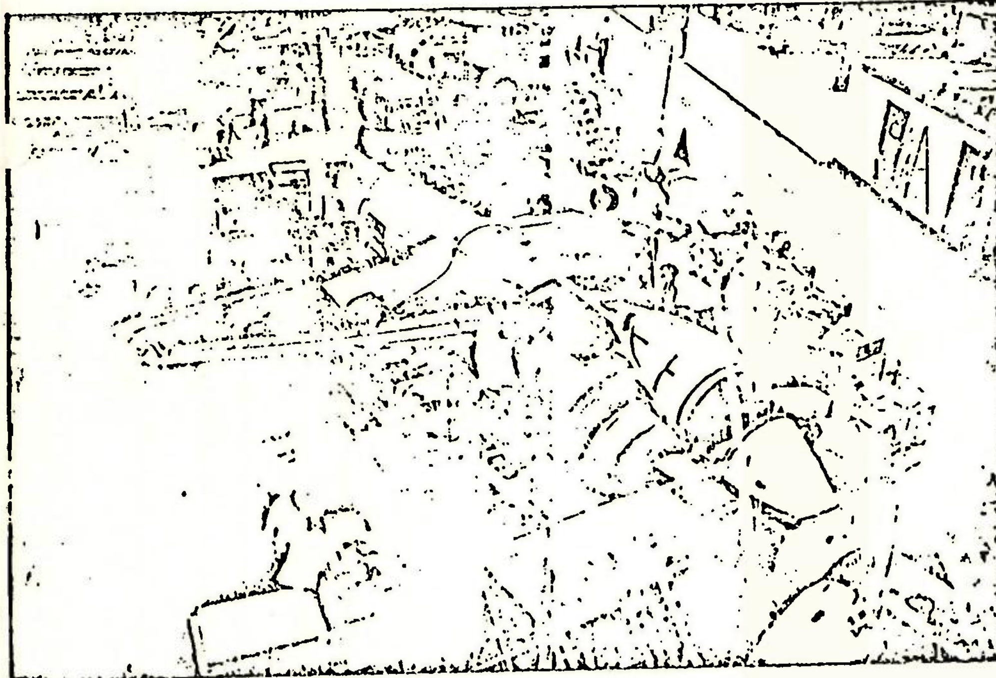
Las alas estudiadas por McDonnell Douglas y BAe son todas de tipo supercrítico, es decir concebidas para desplazar la onda de choque supersónica hacia el borde de salida, para reducir la resistencia aerodinámica transónica. Ahora bien, los perfiles son muy diferentes.

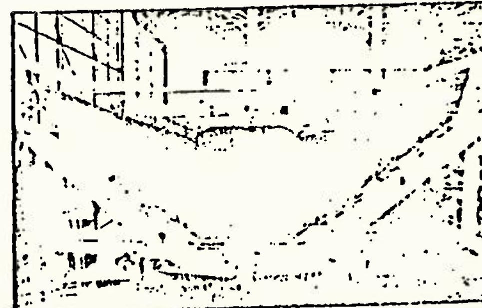
Mientras que la USMC desea realizar cualquier clase de ataque utilizando armas adaptadas para la situación, la RAF exige que el avión pueda efectuar, en una sola pasada, ataques a muy baja altitud y gran velocidad con bombas de efecto retardado

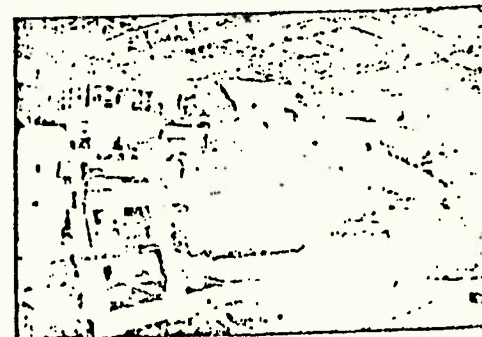
▼ Los cuatro AV-8B de desarrollo definitivo, mostrados aquí durante el ensamblaje en St. Louis, serán entregados a la Marina estadounidense este mes. El borde de ataque de las alas de estos aparatos tendrá como una prolongación cerca de la raíz (LERX).

►▼ Este cajón de torsión de ala, fabricado con materiales compuestos, ha sido concebido para que sirva como depósito estructural de combustible. El borde de ataque es de aluminio, pero los flaps y alerones son de materiales compuestos.

►▼▼ Los segmentos centrales y traseros del fuselaje, fabricados por British Aerospace, serán entregados con todos sus equipos. Los planos de cola de materiales compuestos, para los Harrier II de la Aviación británica, serán fabricados en Gran Bretaña.

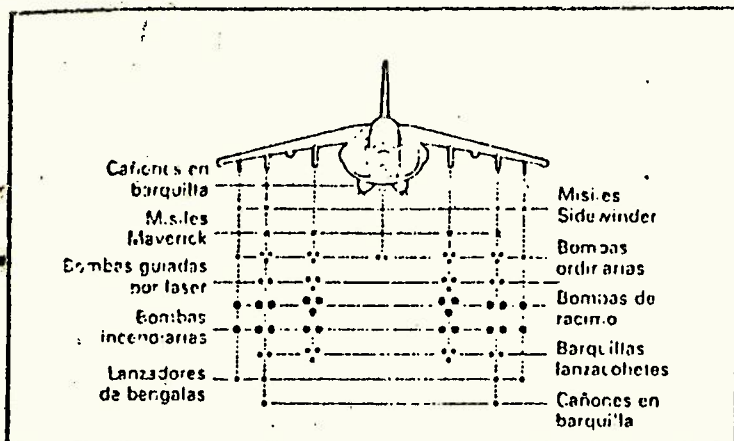






ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ...
Jefe Depto. ... y Programas Aeo.



◄Los AV-8B de la Infantería de Marina estadounidense, que dispondrán de cañones y misiles Sidewinder podrán ser provistos, como lo muestra el dibujo, de diversas armas para los ataques a baja altitud y los bombardeos en picado y con avería. Para sus Harrier en el entorno táctico europeo, la RAF sólo prevé los ataques a baja altitud en una pasada

Naturalmente, la RAF no piensa modificar el AV-8B salvo si es absolutamente indispensable. Debido a las frecuencias de vuelo a baja altitud en Europa, instala en sus aparatos un parabrisas más espeso y entradas de aire más sólidas. Para conservar los equipos estándar de la RAF, el asiento eyectable estadounidense Stencel, que es excelente, ha sido reemplazado otro Martin-Baker. La RAF sabe por experiencia que para las operaciones en Europa es indispensable la proyección de mapas deslizantes, por lo que instalará a la derecha del HUD un sistema Ferranti existente y el conjunto de acoplamiento correspondiente. Es posible que la USMC lo adopte también.

En general, las fuerzas aéreas desean elegir los materiales de radio y CME, así como los cañones. El equipo de CME del Harrier GR.5 no ha sido definido aún y es objeto de estudio; ahora bien, la RAF conservará el indicador direccional de emisiones de radar y el sistema interno de lanzamiento de cintas metálicas y de bengalas del aparato estadounidense. La RAF debe decidir si prefiere dos cañones Aden de 30 mm. o Mauser de 25 mm., en vez del cañón Gatling GAU-12 de 25 mm. elegido por la USMC.

Equipos electrónicos numéricos

El Harrier es un avión simple, pero los nuevos equipos electrónicos numéricos y su diversidad le confieren precisión y potencia para la navegación y el combate. La mayor parte de los sistemas son idénticos a los del F-18, especialmente la calculadora de operación estándar AYK-14 de la Marina estadounidense. Un sistema de navegación por inercia Litton ASN-130 similar al del F-18, que cabe en una sola caja, confiere al Harrier una precisión de navegación de una milla por hora y suministra los datos básicos tales como latitud y longitud, posición presente, velocidades y posición, con los que la calculadora de operación establece los puntos de sobrevuelo, las rutas que deben ser seguidas, los tiempos de vuelo, etc.

El HUD Smiths monocolor comprende un sistema óptico de difracción y símbolos numéricos. El avión tiene una central aerodinámica numérica y un altímetro de radar. Todos los sistemas están conectados entre sí por medio de una barra colectora numérica multiplex tipo 1553A.

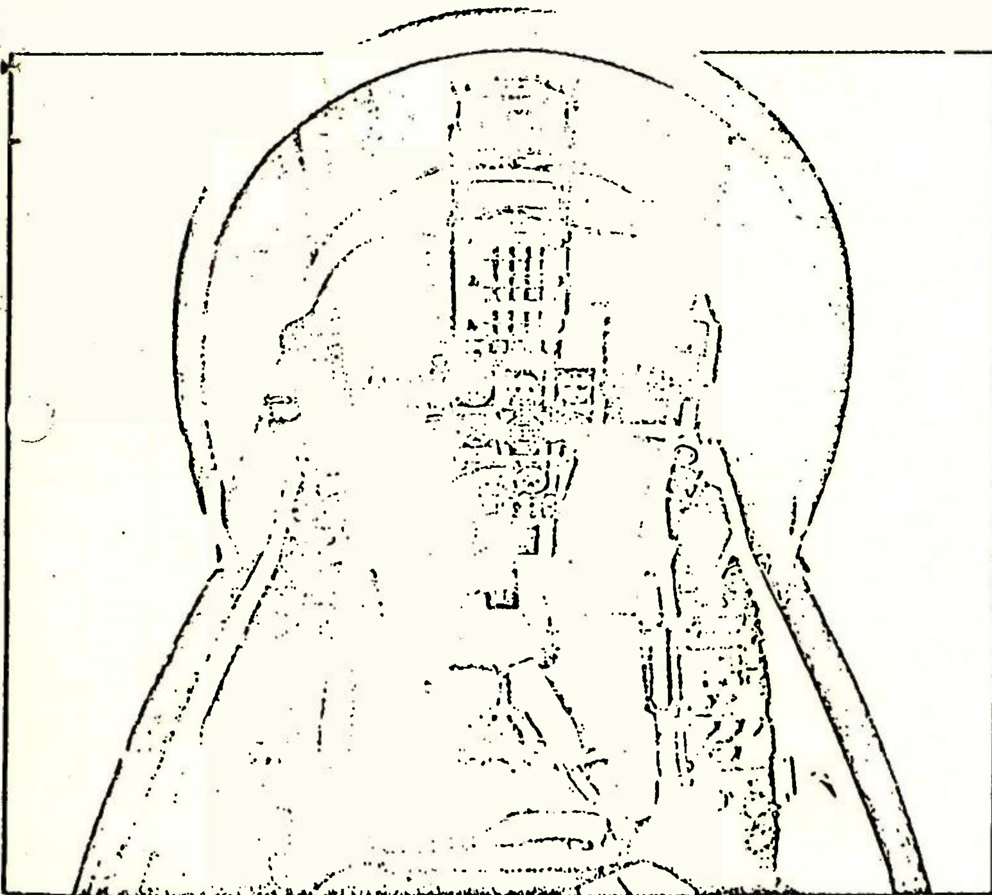
El puesto de pilotaje ha sido concebido para que el piloto, durante un ataque o en combate aéreo, no necesite soltar la palanca de gases. Las indicaciones alfabetonuméricas para la elección y mando de las armas, los diagramas de navegación y las imágenes de televisión del sistema de bombardeo Hughes ARBS y de los misiles Maverick aparecen en el mismo indicador para funciones múltiples. El piloto puede elegir lo que se denomina «minutas» de informaciones pulsando los botones que rodean la pantalla. A continuación puede componer un plan de ataque o de navegación detallado, utilizando diferentes botones para designar los elementos de la «minuta». Una característica del avión es que el teclado de mando de las frecuencias de radio y del sistema de navegación está instalado en la parte delantera del puesto de pilotaje, en la cara posterior del HUD.

La combinación de estos equipos electrónicos bastante corrientes permite al piloto disponer de un entorno moderno y funcional, en el que su carga de trabajo es reducida considerablemente. Una vez que establece un plan de ataque detallado contra un objetivo fijo, puede dejarse guiar por el sistema con ayuda del HUD; la designación del objetivo y el empleo de las armas elegidas se hacen entonces automáticamente. El piloto se limita a dirigir el avión a fin de hacer coincidir la línea vertical de caída de las bombas del HUD con el objetivo.

El sistema comprende también un modo «objetivo de circunstancias», que permite al piloto, cuando localiza visualmente o por medio de la cámara de televisión del ARBS un objetivo menos evidente y ha hecho coincidir con él la línea de caída de las bombas, pulsar el botón de lanzamiento al tiempo en que, en su HUD, el símbolo correspondiente llega al punto crítico.

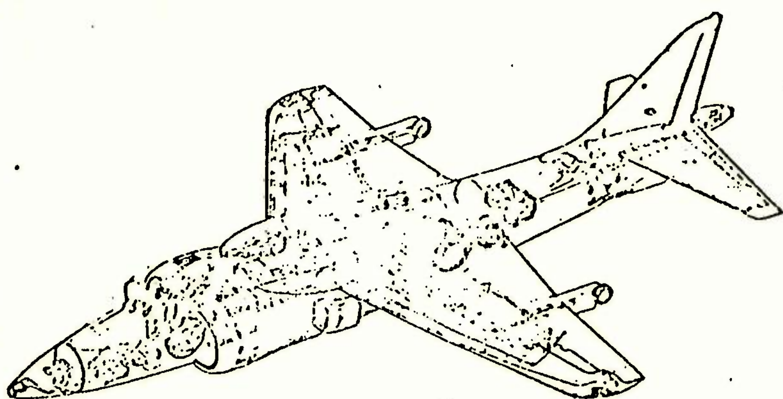
El ARBS, montado en el extremo del morro del aparato, comprende una cámara de televisión que puede funcionar con poca luminosidad y dispone de un sistema lasérico de designación de objetivos. El alcance de la cámara es «superior al del armamento del avión» y las imágenes pueden ser aumentadas, sin duda electrónicamente. El piloto hace girar la cámara para observar el objetivo y la trinca en un contorno bien contrastado. Si el objetivo es obscurecido por el humo, la trinca puede hacerse en un contorno cercano más cómodo, siendo presentado un símbolo de designación en el lugar del blanco real. El sistema mide entonces el ángulo entre el eje del avión y la línea de puntería a medida que el avión se aproxima, así como la velocidad de variación de dicho ángulo. En una fracción de segundo, el AYK-14 calcula el punto en que comenzará el tiro, basándose en las distancias y velocidades derivadas de la medición automática del

▼ El puesto de pilotaje del AV-8B, como el del F-18 o el del F-16 ha sido concebido para que el piloto no tenga que girar o bajar la cabeza durante la ejecución de un ataque.



ES COPIA ...

Vicesecretario ... Jefe ... Programas ACG



ángulo y de las indicaciones de posición y de velocidad suministradas por la central de navegación por inercia. Las indicaciones de guía son dadas por el HUD.

La calculadora YAK-14 de los Harrier II y de los F-18 (así como de los CF-18 canadienses) comprende una memoria central [illegible]aria, cuya capacidad es al presente de 32.000 palabras de 16 bitios. Tres calculadoras de este tipo bastan para el F-18 y una para el Harrier II, pero se estima conveniente disponer para las necesidades futuras de una memoria central de 64.000 palabras.

En modo de tiro aire-aire, el sistema da al piloto una indicación previa de la dirección en que debe apuntar sus cañones, o las informaciones necesarias para disparar los Sidewinder. Una de las características exclusivas del Harrier, a saber su aptitud para orientar las toberas de su motor en pleno vuelo a gran velocidad, le permite, al mismo tiempo, modificar su trayectoria de vuelo y obtener una desaceleración muy grande. Correctamente utilizada, puede obstaculizar considerablemente el tiro de

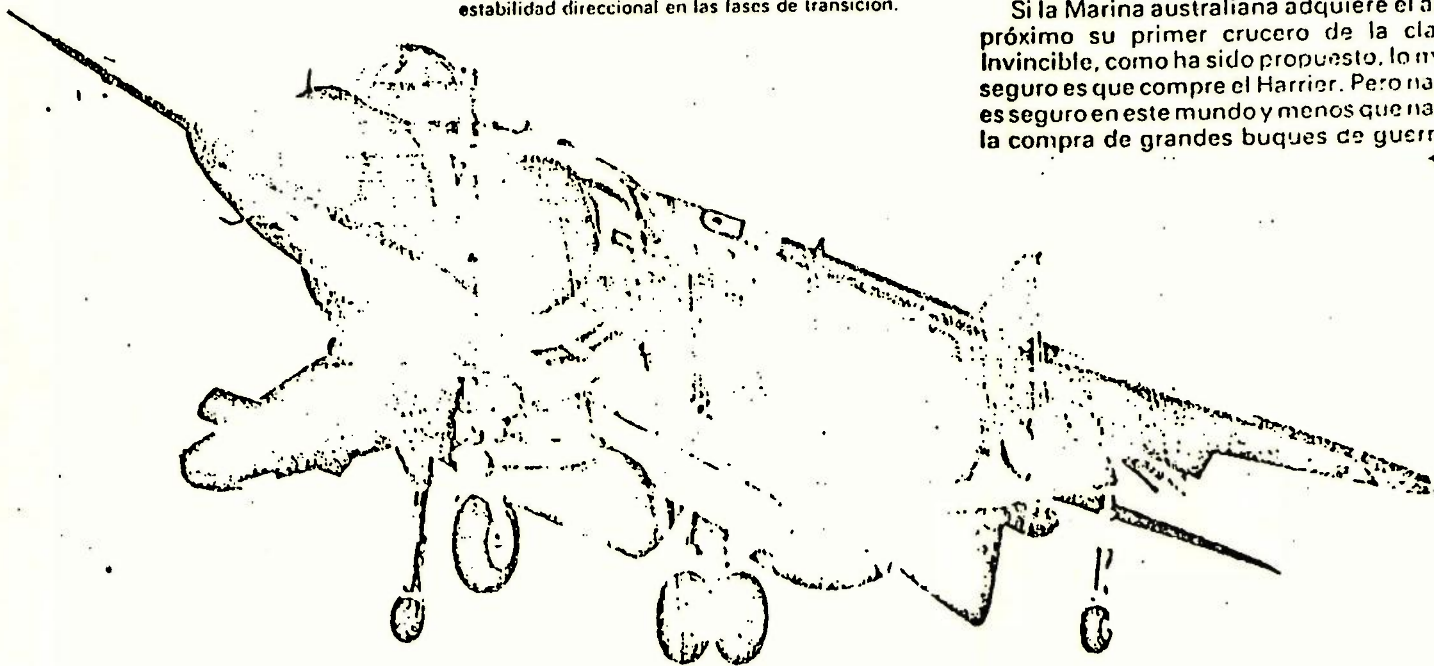
▲ Los depósitos estructurales del Harrier II (indicados en rojo) pueden contener un total de 3.400 kg. de combustible. La mayor parte de las «cajas negras» van alojadas en la parte trasera del fuselaje, que ha sido alargado de 45 cm. El detector del sistema de bombardeo ARBS va en la punta anterior. Las tuberías de alimentación de las barras colectoras de posición van indicadas en azul pálido.

un caza enemigo y eventualmente permitir al piloto invertir los papeles para perseguir al otro avión.

El pilotaje del Harrier II en las fases de transición será relativamente fácil. En desaceleración, el centro aerodinámico pasa desde el centro de empuje de las alas al de sustentación de los motores. La posición longitudinal en vuelo normal controla la sustentación, pero produce un movimiento de traslación horizontal en vuelo estacionario. Por otra parte, los flaps y el tren son accionados mientras que el peso del aparato es sostenido en parte por la sustentación de las alas y en parte por el empuje sustentador de los motores. El Harrier II va provisto de un sistema Sperry de estabilización automática y conservación de la posición. Gracias a una memoria y a un detector de rumbo, que funcionan principalmente en el vuelo normal, este sistema puede mantener la posición del aparato durante una transición regular, sin que el piloto tenga que asir la palanca.

Para facilitar las maniobras a gran velocidad, se pueden utilizar los flaps, pero sólo es posible sacarlos unos 25° aproximadamente; en vuelo de transición, para ir más allá, es preciso hacer girar las toberas. Los alerones descienden automáticamente cuando el ángulo de los flaps es de 15°, a condición de que la velocidad del avión sea inferior a 305 km/h. Según el peso del aparato, el vuelo con sustentación aerodinámica total se alcanza entre 275 y 370 km/h.

▼ En vez de las barquillas que contienen un cañón, se utilizan largos paneles ventrales para aprovechar el efecto de cojín de aire en los primeros ensayos en vuelo. Los aerofrenos montados hacia atrás del aterrizador principal (que no se utilizaron en los prototipos YAV-8B) desempeñan un papel muy importante en materia de estabilidad direccional en las fases de transición.



Perspectivas

El motor Pegasus ofrece un margen suficiente para poder desarrollar ulteriormente, sin postcombustión, aproximadamente 900 kg. de potencia complementaria; por otra parte, los ensayos de postcombustión del flujo secundario hacen pensar que podrá lograrse un empuje suficiente para que un avión de este tipo pueda superar la velocidad del sonido. El Sea Harrier dispone ya de un radar frontal aire-aire y aire-mar Ferranti Blue Fox muy potente. Ferranti y Marconi podrían proponer radares de mayor potencia aún sin que la preparación exija grandes esfuerzos; por parte de los fabricantes estadounidenses, estarían disponibles el Hughes APG-65 del F-18 o el Westinghouse APG-66 del F-16.

Los dos fabricantes siguen estudiando nuevos perfeccionamientos, pero, según McDonnell Douglas, el más importante comprador posible del Harrier, la Marina estadounidense, no tiene una necesidad precisa de aviones VTOL de combate. Si necesitare tal avión, éste debería ser provisto de un buen radar; por otra parte, la Marina quisiera convencer al Congreso de que aún necesita grandes portaaviones clásicos.

Si la Marina australiana adquiere el año próximo su primer crucero de la clase Invincible, como ha sido propuesto, lo más seguro es que compre el Harrier. Pero nada es seguro en este mundo y menos que nada la compra de grandes buques de guerra ++

ES COPIA FIEL [illegible]

Vicecomodoro JO[illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

FUNCIONAMIENTO Y DESVENTAJAS DEL HARRIER

2. El avión está equipado con un motor "Pegasus", de 23.000 Lbs. de empuje y cuatro toberas orientables con un recorrido de -12°+ 90°, lo que lo ubica en el monomotor de combate de mayor empuje estático, esto le permite:

1) Mayor aceleración inicial en carrera de despegue que los aviones F-4, F-15, F-16, F-111, M III y M V.-

2) Estos aviones, en la distancia y con posquemador; logran alcanzarlo y superarlo.-

3) La gran velocidad y/o aceleraciones que se le puede imprimir a baja altura unido a su pequeño radio de giro, hacen de él, un avión difícil de combatir a baja cota - (menor radio de giro que nuestros aviones de combate logrado por comando direccional de toberas).-

4) En prácticas de combate logró superar a los aviones anteriormente mencionados excepto al F-15; siempre y cuando el piloto avistara primero al avión interceptor.-

3. Algunas maniobras evasivas:

1) Iniciar un viraje con 60° de tobera lo que le posibilita cerrar el giro más alla que otro avión de combate convencional.-

2) Iniciar un picado induciendo al atacante a seguirlo para luego pasar toberas a -12°, acción ésta que practicamente frena el avión hacia arriba, sacandolo de línea de mira y posibilitando que el atacante lo supere por diferencia de velocidad; luego pasa toberas hacia atrás e inicia la persecución del atacante.-

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible] BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

3) En vuelo recto puede pasar toberas a 0° logrando un gran as-
censo y llevar al avión atacante a sobrepasarlo para no en-
trar en pérdida, en esta posición favorable de altura, con
tobera a 90°, inicia la persecución.-

4) De la posición "estacionario" en el despegue vertical, pue-
de poner 20° de nariz arriba y ascender en esa posición a
gran velocidad.-

4. Desventajas:

1) La fase de aterrizaje es crítica para este avión, (más que
en un avión convencional); debe estar perfectamente orienta-
do al viento para hacerlo en forma vertical, 60Kts. de velo-
cidad; con gran riesgo de derrape y posterior "darse vuelta"
por diferencial de potencia de las toberas de maniobra de las
puntas de ala.-
En esta fase es muy vulnerable.-

2) El consumo de la turbina "Pegasus" es muy grande, razón por
la cuál los tanques de combustibles están dispuestos en las
alas y rodeando el motor, estos últimos no son auto-obtura-
bles.-

3) Para aumentar la capacidad portante del avión ambarcado se
usa la "Sky ramp", ubicado en la proa de los portaviones o
porta-aeronaves, ésta es una rampa inclinada hacia arriba que
le imprime al avión una aceleración ascendente adicional en
el despegue, sin ella, la capacidad portante se reduce consi-
derablemente.-

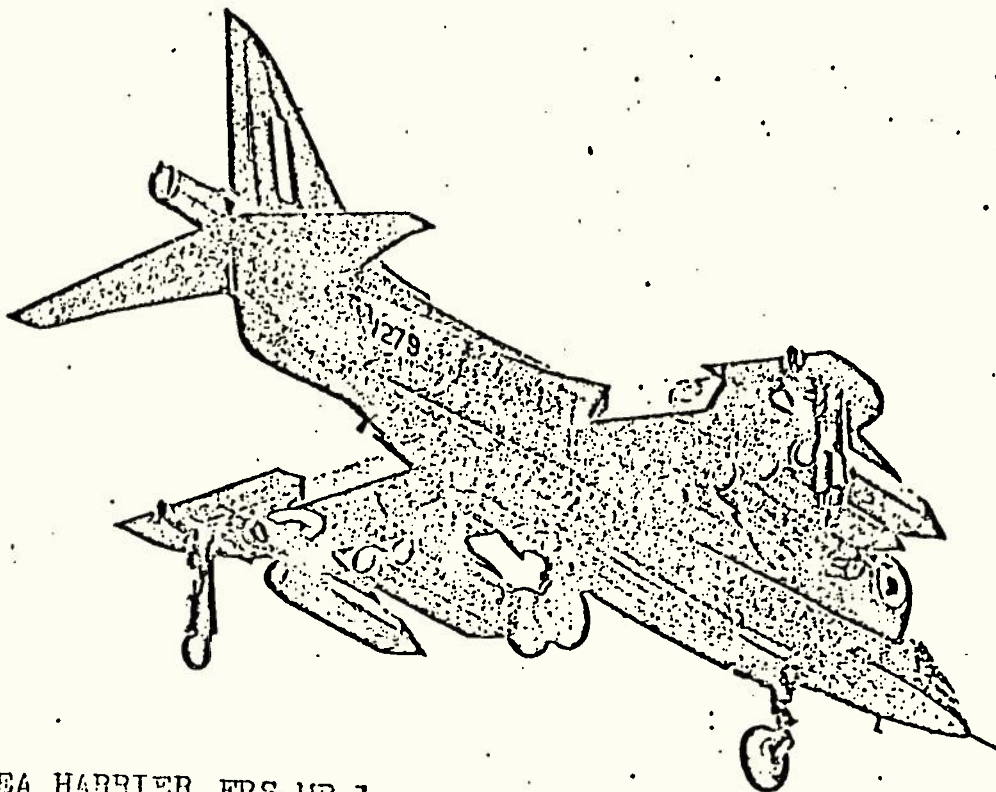
4) No puede operar desde terrenos no preparados o semipreparados;
por ingestión de elementos extraños en la turbina, necesita
plataforma limpias.-

5) Para despegues verticales fuera de portaviones las limitacio-
nes por viento son grandes, más en zonas de turbulencia.-

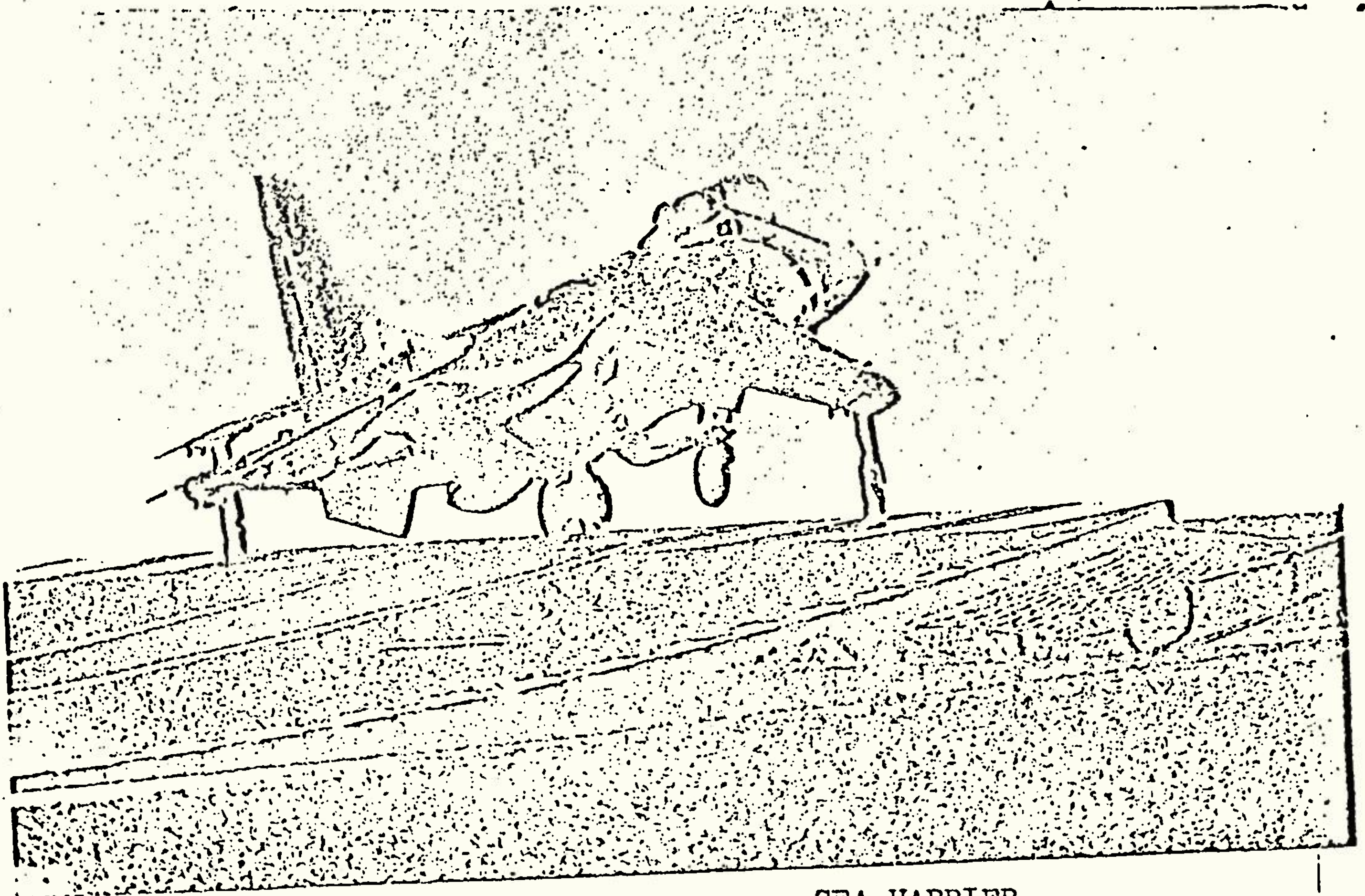
5. Conclusiones: El Harrier es un avión de combate específi-
co para apoyo de fuego en corto radio de acción, la capacidad portan-
te no es significativa para dañar seriamente las instalaciones fijas
de un aerodrómo. Posee (2) dos cañones "Aden" de 30 mm. y (4) cuatro
estaciones, de las cuales las internas suelen llevar tanques auxilia-
res y en las externas pueden llevar (2) dos lanzacohetes, (2) dos mi-
siles aire-aire según según forma de despegue, misión y distancia a
recorrer. Su mejor capacidad está en el combate aéreo cercano y de ba
ja cota, con cañones y misiles aire-aire de corto alcance, es convenie
te evitar esta condición en las intercepciones; atacando con misiles
aire-aire o tratando de lograr la sorpresa si se han de emplear cañone
La versión "Sea Harrier" posee perfomanses mejoradas e incorpora H.U.I
y radar.-

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas [illegible]



SEA HARRIER FRS MR 1



SEA HARRIER

Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ...
Jefe Departamento ... y Programas Aco.

Apéndice 8

HELICOPTERO "SEA KING"

Desarrollado para el uso naval como helicóptero anti-submarino y en rol secundario para Búsqueda, Rescate, Transporte Táctico de tropas.

Peso: 5.896 Kg. -Cargado para lucha Antisubmarina: 6.201 Kg.

Velocidad: 208 Km/hora.

Autonomía: 445 Km.

Armamento:

Torpedos "Sting RAY" de Marconi Space. Torpedo diseñado para la Marina Real y la Real Fuerza Aérea. Es un torpedo autónomo de diseño avanzado que utiliza una tecnología nueva en comparación a cualquier arma antisubmarina conocida. Es un torpedo de guía acústica.

ES COPIA FIEL [illegible]

Vicecomodoro [illegible] M. [illegible]EZ
Jefe Depto [illegible] y Programas Aco.

HELICOPTERO - "WESTLAND/AEROSPATIALE LYNX"

Esta es una de las tres aeronaves (Puma, Gazelle y Lynx) cubiertos por el acuerdo Anglo-Francés propuesto en 1967.

Este es un helicóptero mediano desarrollado para cubrir las necesidades generales en sus usos; naval y de transporte civil.

La Marina Real desarrolló el LYNX HAS MK-2, para el rol más avanzado en la lucha antisubmarina.

Posee un radarr Ferranti Seaspray.

Propulsión: 2 motores Rolls Royce BS 360-07-26.

Combustible: 2 tanques de 204 Kg. y puede adosarse dos tanques auxiliares con una capacidad combinada de 644 Kg.

Tripulación: 1 piloto y has-ta 10 pasajeros

Equipos Electrónicos: Transmisor UHF/VHF Plessey PTR 377

ULTRA D 403 M standby UHF

Sistema de control de vuelo Marconi-Elliott ARC-340 EHF/FM

Collins 718 U-5 HF

VOR/ILS

DME
AL/ARL 118 Tacan
Un sistema de compás SPERRY GM9 Gyrosyn
Compás Standby E2C

Armamento: puede equipársele con un cañón ametrallador de 20 mm con 1.500 cartuchos, o una ametralladora 7,62 mm mini-gun con 3.000 cartuchos. Y puede ser equipado con todo tipo de Pots, al igual que otro helicóptero moderno.

Peso: 2.780 Kg.

Velocidad: 269 Km/hora

Velocidad de ascenso: 616 m/minuto

Navy Lynx.- Concebido especialmente para satisfacer las necesidades de las fuerzas marítimas de todo el mundo. Equipado normal de la OTAN. Este helicóptero ligero de ataque contra buques submarinos y de superficie, opera desde barcos pequeños, cualquiera que sea el rumbo, aun en las condiciones atmosféricas más desfavorables y tanto de día como de noche.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ... HERNANDEZ
Jefe Departamento ... y Programas Aec.

HELICOPTERO - WESTLAND "WASP"

Es un helicóptero compacto, de 5/6 asientos.

Su proyecto comenzó en 1957. El WASP fue desarrollado como helicóptero multi-propósito, para actividades militares y civiles: Entrenamiento, Reconocimiento, Rescate, etc.

Se hicieron varios modelos; el último es un modelo de 1960; Características:

Propulsión 1 Turbina Blackburn Nimbus

Peso Vacío 1.245 Kg.

Cargado 2.265 Kg.

Velocidad 206 Km.

Velocidad de ascenso 183 m/minuto

COPIA [illegible]

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible] Acc.

HELICOPTERO - WESTLAND "WESSEX" (Serie 1)

Este helicóptero se desarrolló para la Marina Real Británica, su función primaria es la de Antisubmarino y en sus roles secundarios la de transporte de tropa, búsqueda y despliegue rápido.

Puede transportar a 12 pasajeros, sin contar los dos tripulantes. Como carga máxima puede llevar 4.000 libras (1.800 Kg.)

Propulsión: 1 Turbina "NAPIER" Gazelle 160

Capacidad de combustible: 1.350 litros

Pudiéndosele acoplar tanques auxiliares de 950 litros.

Peso: Equipado 3.447 Kg.

Cargado 5.719 Kg.

Velocidad: Máxima 222 Km/h

Velocidad de ascenso: 530 m/minuto

Existen dos series; Uno y Dos.

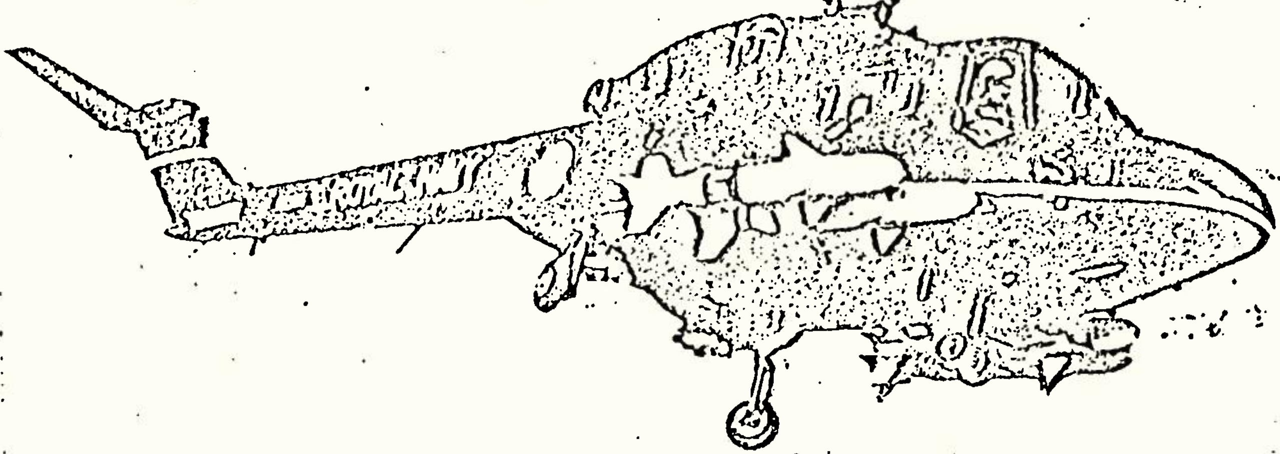
Serie 2

Comenzó su producción a partir de 1960 y posee dos Turbinas de Havilland Gnome.

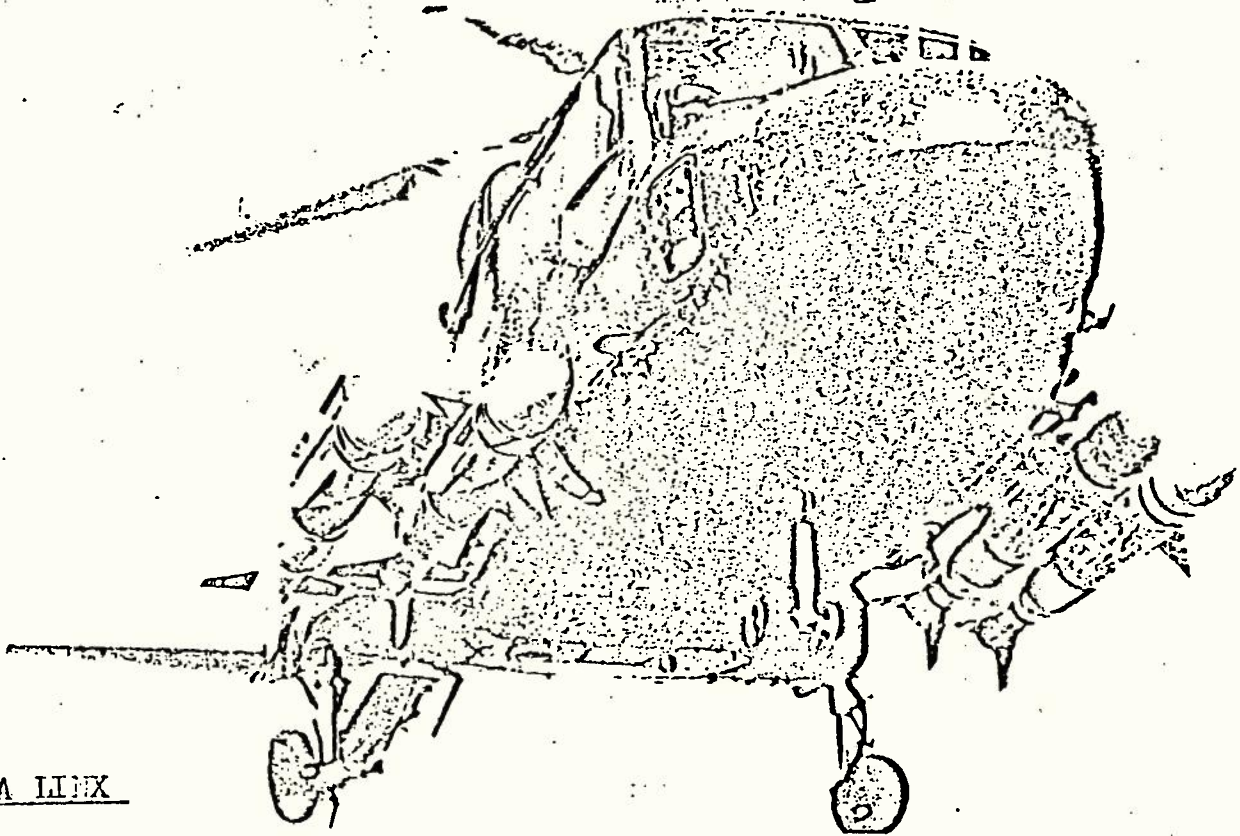
Puede transportar 16 pasajeros. Es un modelo perfeccionado de la Serie 1.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

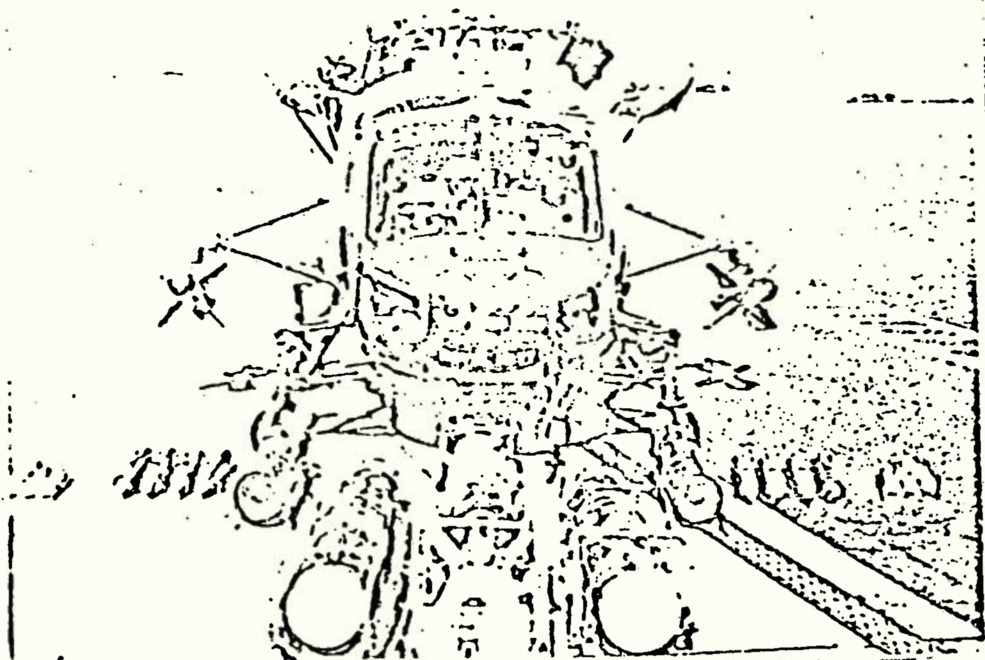
Vicecomodoro [illegible] E. BERNARDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas Acc.



SEA LINX



SEA LINX

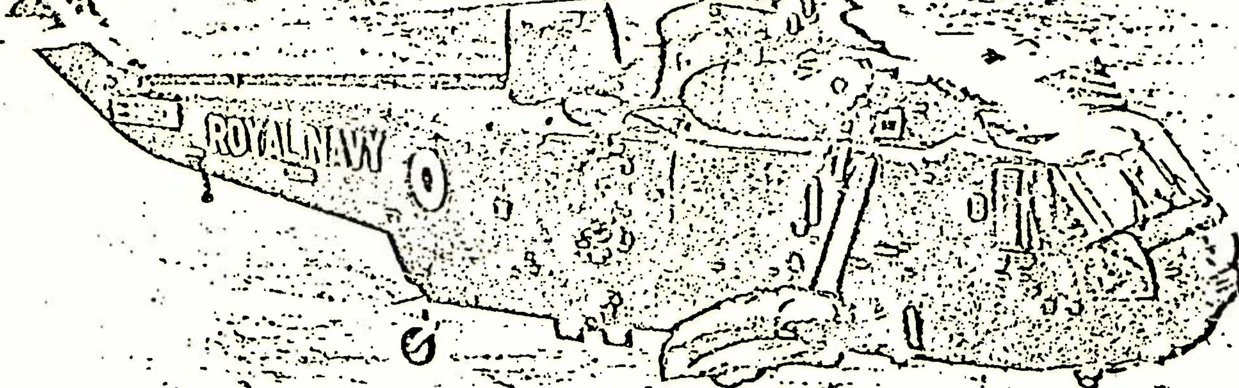


WASP

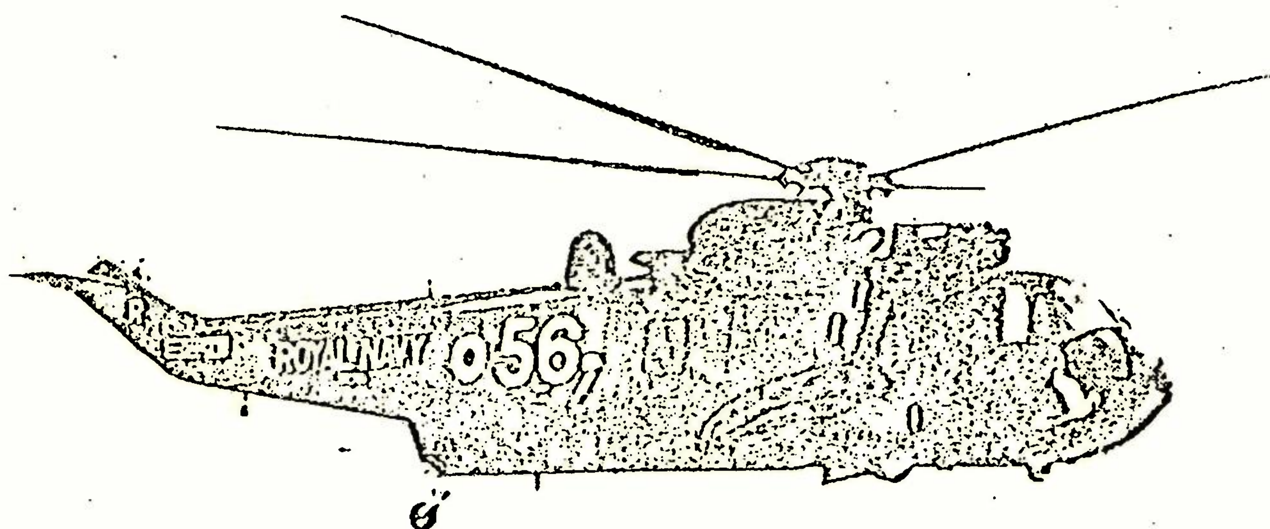
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE B. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

89



SEA KING



SEA KING

Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

ES COPIA FIEL DEL

Vicecomodoro
Jefe Departamento y Programas Aco.

MISIL "EXOCET"

Existen tres versiones:

- MM 38
- MM 40 Estos son misiles Superficie Superficie. El MM 40 es Trans-horizonte.

- AM 39 Es Aire-Superficie. Pudiéndo ser instalados en helicópteros, Aviones de ataque y de Patrullaje Marítimo.

Son Misiles autónomos y de trayectoria rasante, y guiados.

- AM 39 Dimensiones: Longitud 4,68 m.

Diámetro del cuerpo 0.35 m.

Diámetro de Alas 1 m.

Peso de lanzamiento: Menos de 650 Kg.

Velocidad Máxima: 0,93 Mach

Alcance: Tirado desde un helicóptero a 110 Km/hora posee un alcance de 52 Km.

Si es lanzado de un Super Etendart su alcance es de 60 a 70 Km.

Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ

Jefe Departamento [illegible] Programas Acc.

LANZAMISILES "SEACAT"

Es un sistema puntual de defensa antibarco, que se basa en los proyectiles homónimos. El alcance de los mismos proporciona una protección entre los cinco y los treinta kilómetros en 360 grados.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible] D. [illegible]ANDEZ
Jefe Depto [illegible] Programas Acc.

LANZAMISILES "STADART"

Es compatible con el lanzador P-5T. Es un misil anti-barco, que puede ser montado en navios de hasta 300 toneladas. Estos misiles pueden ser acoplados a el Radar de vigilancia del barco.

ES COPIA

Vicealm[illegible] [illegible]

Jefe Depto[illegible] Programas Aco[illegible]

MISIL - "IKARA" (SSM) ____________________

Misil antisubmarino.

Es un misil para barcos antisubmarinos de largo alcance.

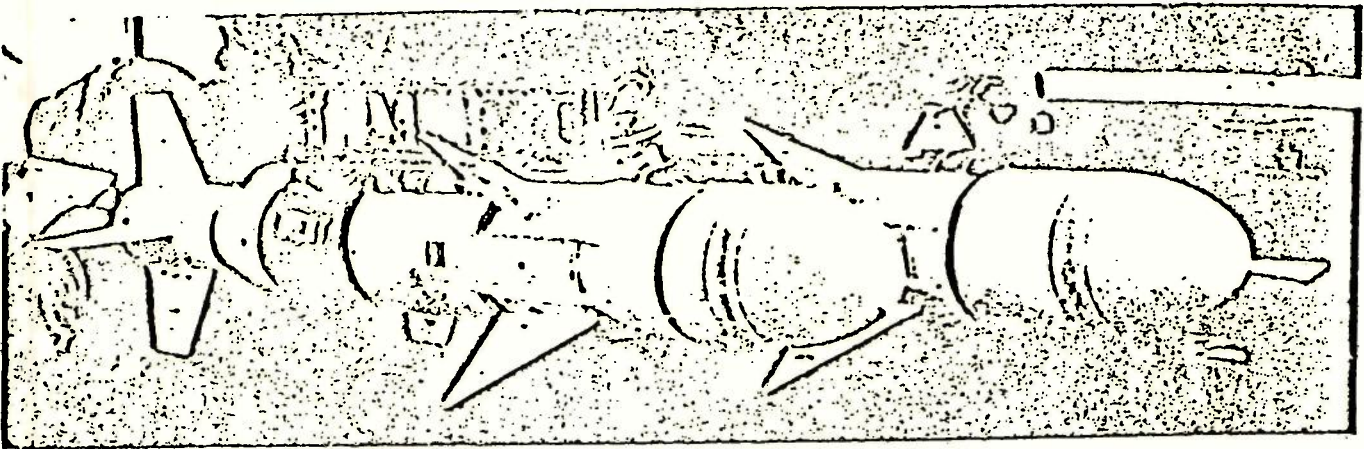
Utilisa un sistema guiado para atacar torpedos.

Es capáz de atacar submarinos enemigos fuera del alcance del sonar del barco.

ES [illegible]

Vicecomodoro [illegible]

Jefe [illegible] y Programas Aco.



SEA SQUAD

Com ANGEL A MAGRERO
Jefe Departamento A - 2

5 - 5

Vicecomodoro [illegible] H. HERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

Apéndice 10

DISTRIBUCION DE PERSONAL SUPERIOR

INTELIGENCIA

GRADO	NOMBRES Y APELLIDO	ESC / N° ID	DESTINO	DESPLIEGA	OFICIAL DE	ESCUADRON AEROMOVIL
Cap	Alberto M RODRIGUEZ	E Gen 2495	ARMACUAR	B A M SJU	ICIA	A - 4C
Cap	Osvaldo FRANCO	E Tec 2491	OCTABRI	B A M GAL	ICIA	M - III
Cap	Remigio R MOLINA	E Gen 2791	BASMAR	B A M TRE	ICIA	MK - 62
Cap	Jorge A ORTIZ VALVERDE	E Gen 2529	AVIES	B A M GRA	ICIA	M-V / A-4B
1er Ten	Gustavo A TURCO	E Gen 2760	ARMACUAR	B A M SJU	CICIA	
1er Ten	José E BASILIO	E Gen 2762	R I OESTE	B A M MLV	ICIA	IA - 58
1er Ten	Enrique N ARAOZ	E Gen 3095	REAERCEN	B A M MLV	CICIA	
1er Ten	Carlos A ROMERO	E Gen 2867	SUBAERO CBA	B A M TRE	CICIA	
1er Ten	Dionisio C LOPEZ	E Gen 3347	SEXTIBRI	B A M CRV	ICIA	M - V
Ten	Juan H OLIVA	E Gen 3870	BASCHAM	B A M GRA	CICIA	
Alf	Lucio U EVANGELISTA	E Gen 3763	R I BUE	B A M CRV	ICIA	M - III
May	Danilo SAMBUELLI	E Gen 2097	III BRIG	B A M SCZ	ICIA	IA - 58

Vicecomodoro ... H. HERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas ASG

DISTRIBUCION DE PERSONAL SUBALTERNO

INTELIGENCIA

GRADO	NOMBRES Y APELLIDO	ESP / Nº ID	DESTINO	DESPLIEGA	ESCUADRON AEROMOVIL
S P	Orosman P ESCOBEDO	ICIA 11060	SUBAERO CBA	B A M CRV	M - III
S Aux	Rubén H MARQUES	ICIA 11675	AVIES	B A M SJU	A - 4C
S Aux	Roberto A DELGADO	ICIA 12324	R I LITORAL	B A M GRA	M - V
S Aux	Néstor PRIETO COCHET	ICIA 11905	R I BUE	B A M CRV	M - V
S Aux	Miguel A ACEVEDO	ICIA 12841	BASCHAM	B A M GAL	M - V
S Aux	Julio C LESTON	ICIA 11944	SEXTIBRI	B A M GAL	M - V
S Aux	Antonio F CORRALES	ICIA 13661	R I LITORAL	B A M GRA	A - 4B
S Aux	Jorge E WATRAKIEWICZ	ICIA 14026	BASMAR	B A M TRE	MK - 62
S Aux	Héctor P VILCHEZ	ICIA 13670	OCTABRI	B A M CRV	M - V
C P	Feliciano GAUNA	ICIA 13848	R I SUR	B A M GAL	M - III
C P	Juan C CORVALAN	ICIA 14177	QUIBRI	B A M CRV	M - III
C P	Marcelino E BARISON	ICIA 14729	ARMACOR	B A M MLV	IA - 58
C P	Guillermo CAMPANILLE	ICIA 14969	CUABRI	B A M GAL	M - III
C P	Francisco A MACIAS	ICIA 15871	R I BUE	B A M SJU	A - 4C
C 1º	Pedro D'ANGELO	ICIA 15310	R I BUE	B A M TRE	MK - 62
C 1º	Carlos A CASTILLO	ICIA 15692	R I SUR	B A M MLV	IA - 58

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

Com ANGEL A [illegible]
Jefe Departamento A 2

DISTRIBUCION DE PERSONAL SUBALTERNO

INTELIGENCIA

GRADO	NOMBRES Y APELLIDO	ESP / Nº ID	DESTINO	DESPLIEGA	ESCUADRON MOVIL
S Aux	Antonio DI COSTA	ICIA 13727	J II	B A M SCZ	IA - 58
C P	Mario F JUAREZ	ICIA 14967	J II	B A M SCZ	IA - 58

ES COPIA

Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

DISTRIBUCION DE PERSONAL SUBALTERNO

OPERADORES DE CLAVE

GRADO	NOMBRES Y APELLIDO	ESP / Nº ID	DESTINO	DESPLIEGA
S P	Raúl R GIMENEZ	SDF 10784	BASRIO	B A M GAL
S A	Carlos PIZARRO	SDF 11678	CUABRI	B A M SJU
S A	Alejo R ZALAZAR	OFC 11698	SEGUBRI	B A M TRE
S Aux	Ramón C SILVA	SDF 12467	BASMAR	B A M MLV
S Aux	Hugo J MEDINA	SDF 12470	NOVEBRI	B A M CRV
C P	Héctor R VERA	OFC 12998	CUABRI	B A M SJU
C P	Luis DEL MONTE	OFC 13014	CUABRI	B A M SJU
C P	Eduardo O ZAPATA	SDF 13723	NOVEBRI	B A M CRV
C P	Roque H BARBOZA	SDF 14029	SEXTIBRI	C F A S
C P	Raúl A CORIA	SDF 14065	BASRIO	B A M GAL
C P	Luis V VIDELA	SDF 14733	BASCHAM	B A M MLV
C P	Enrique J CORDOBA	SDF 14970	NOVEBRI	C F A S
C P	Jorge A FASSON	SDF 15485	SEXTIBRI	C F A S
C P	Raúl GAUCHAT	SDF 15859	SEGUBRI	B A M TRE
C 1º	Ricardo J LOPEZ	SDF 15864	SEGUBRI	B A M TRE
C 1º	Alfredo L OLMEDO	OFC 16304	QUIBRI	B A M GRA
C 1º	Hugo A MANCINI	OFC 16317	BASRIO	B A M GAL

Vicecomodoro
Jefe Departamento

DISTRIBUCION DE PERSONAL SUBALTERNO

OPERADORES DE CLAVES

GRADO	NOMBRES Y APELLIDO	ESP / Nº ID	DESTINO	DESPLIEGA
C 1º	Amilcar H DAPPEN	OFC 16607	TERCEBRI	B A M MLV
Cabo	Hugo A GONZALEZ	OFC 17897	QUIBRI	B A M GRA
Cabo	Gustavo J RODA	SDF 18618	QUIBRI	B A M GRA
Cabo	Daniel A MARTINEZ	SDF	NOVEBRI	B A M CRV
S Aux	Gustavo A BENITEZ	SFC 12598	TERCEBRI	B A M SCZ
Cabo	Alcides L A VEGZ	OFC 19045	TERCEBRI	B A M SCZ

Vicecomodoro JORGE H FERNANDEZ
Jefe Departamento ... Personal Aco.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Com ANGEL A MASPERO
Jefe Departamento A - 2

SECRETO

Apéndice 11

CARACTERISTICAS DE ALGUNOS RADARES DE ABORDO

965 - (MARCONI)

- Longitud Onda métrica completamente integrada con el IFF MK-10 tiene disponible 2 tipos de antenas.

AKE 1 Y AKE 2
Frecuencia: 216 - 224 MHZ
Potencia pico: 400 KM
Long Pulso: 3,8 / 10 M seg
AKE 1 Y AKE 2 Ancho: 7.92 Mts
Alto: 2,62 Mts (5,11 Mts para AKE 2)

Peso: 1.100 KG (2.160 para AKE 2)

962 - (MARCONI)

992 Q - (MARCONI) Usado también para proyectiles guiados

- Es un radar completamente estabilizado banda 5 de pulsos de alta potencia.
Es la primera fuente de información de Sup/Aire para el sistema de información de la acción y provee datos de salida que pueden ser sincronizados en pulso y ratación con otros radares de barco.

FUNCIONES: Alerta Aéreo
Indicador de Blancos para Blancos Aéreos
Alerta Superficie, indicador de Blancos y dirección de armas para Blancos de Superficie y navegación.

Frecuencia: Banda 5
Potencia pico: 1,75 MW
Log Pulso: 2 M seg
Antena: Ancho 6,40 mts
Peso: 650 Kg

967 / 968 - (Busqueda Aire - Superficie) Forman parte del Sistema SEA WOLF

994 - (Plessey) Vigilancia Aire - Superficie - Reemplaza 993

1022 - (MARCONI) Reemplaza al 965

MRS - 3 (SPERRY) Control Antiaéreo

1006 (KELVIN HUGHES)

968 (DECCA) Busqueda de Superficie.

978 - Navegación y uso Táctico en Superficie.

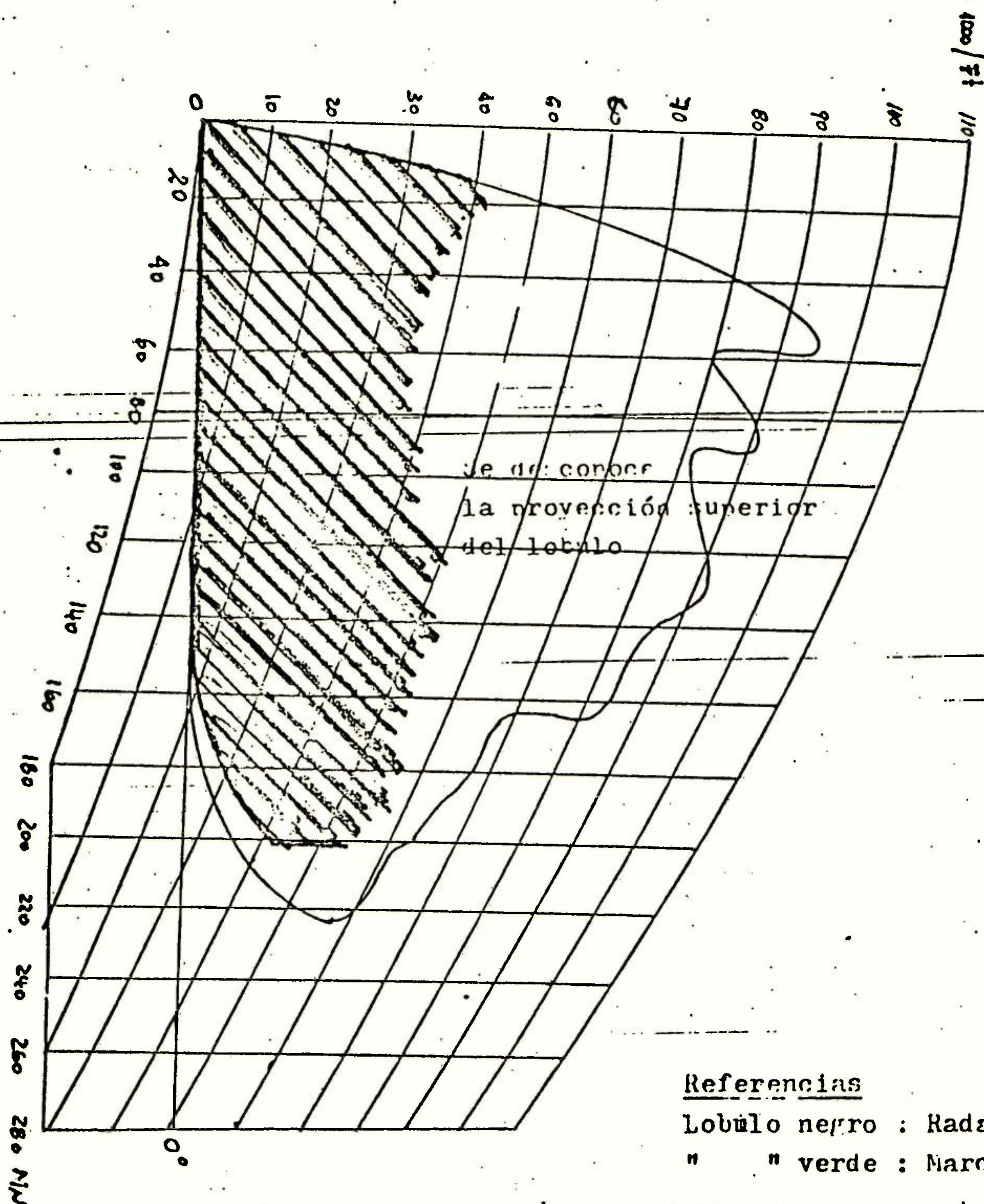
SEA DART - Utiliza un radar de traqueo tipo 909

SEA WOLF - Utiliza el 867 / 968 / 910

ES COPIA FIEL [illegible]

Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

RADAR MARCONI 965
Equipa las fragatas "
Tipo "Alerta tempra...
Fcia. 216 / 224 Mhz.
FRP : 200 / 400 , Amp. Pulso 3,8 ms.
Banda "A" - Integrado con IFF MK-10



Referencias
Lobulo negro : Radar tipo
" " verde : Marconi 965

ES COPIA

Vicecomodoro ... MARTINEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aéreos

BUQUES	R-05	R-12	F-[illegible]4 F-[illegible] F-[illegible]2	R-08	L-11 L-10	F-88 F-89 F-80	D-[illegible] D-[illegible]	D-23	F-173 F-171	F-126 F-129 F-101 F-103	D-80 D-118 D-88
CAPACIDAD / TIPO											
VIGILANCIA	1022	965	965	293	—	967 968	992-Q	965-[illegible]	992-Q	—	992-Q
BUSQUEDA	992 R	993	[illegible]	—	—	—	—	992	—	994	965-R
CONTROL DE FUEGO SEA DART	909	6WS22	6WS 22	—	—	—	—	909	—	—	909
NAVEGACION	1006	1006	968	978	978	1006	978 1006 o	1006	978	978	HDWS
TACAN BEACON	—	SI	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ALERTA AIRE/SUP	—	—	—	—	994	—	—	—	—	—	—
DIRECTOR DE VUELO	—	—	—	982	—	—	—	—	—	—	—
CONTROL DE FUEGO SEA WOLF	—	—	—	—	—	910	—	—	—	—	—
BUSQUEDA AEREA	—	—	—	—	—	—	965	—	—	—	—
BUSCADOR DE ALTURA	—	—	—	—	—	—	278	—	—	—	—
CONTROL DE FUEGO SEA SLUG	—	—	—	—	—	—	901	—	—	—	—
CONTROL DE FUEGO ANTIAEREO	—	—	—	—	—	—	MR5-3 903	—	ORION-RTM 10 WSA	MR5-3	—
CONTROL DE FUEGO SEA CAT	—	—	—	—	—	—	6WS 22 904	—	6WS-24	6WS-20	—
INTERROGADOR IFF	—	—	—	—	—	—	—	—	1010	—	—
INTERROGADOR IFF/ TRASPONDER	—	—	—	—	—	—	—	—	PTR 1010	—	—

SECRETO

Com ANGEL A[illegible]
Jefe Departa[illegible]

ES COPIA [illegible]
[illegible] Jefe [illegible]

ANEXO "DELTA"

METODOS RECOMENDADOS PARA ATAQUES A BUQUES DE GUERRA

1. El armamento que se debe utilizar es: Bombas no menores a 500 Lbs y cohetes ZUNNI.

2. Si el oponente cuenta con defensa antiaérea provista de misiles guiados por radar, la aproximación debe realizarse entre DOS (2) y DIEZ (10) metros de altura dependiendo del estado del mar (cuanto más picado esté, más altura se puede adoptar por cuanto el oleaje produce muchos ecos en la pantalla de radar).

3. El momento de adoptar niveles bajos, dependerá del tipo de radar de alerta del buque (cobertura óvulo) en general oxila entre 60 y 100 MN.

4. La distancia de tomar de un blanco por parte del radar de tiro, es de DIECIOCHO (18) MN para un avión razante (a mayor altura aumenta ésta cifra), por lo tanto a partir de la distancia mencionada, se deberán efectuar maniobras evasivas consistentes en vuelos en ZIG - ZAG, para demorar el mayor tiempo posible ó evitar el "ENGANCHE". Desde el momento que es "enganchado", la resolución del computador del radar, demora TRES (3) segundos en efectuar el disparo del primer misil.

5. La mínima unidad operativa para atacar un buque aislado, es la Sección. Para el ataque a una flota, dependerá de la cantidad y tipos de naves componentes y solamente se podrá efectuar un ataque (sin garantía de éxito), tratando de saturar a la defensa con:

1°) Gran cantidad de aviones atacantes.

2°) Ataque de diversión.

3°) Uso intensivo de señuelos.

Ataque a buques aislados por parte de una Sección

6. Método "A".- El guia efectúa el ataque con CAÑ y COH tratando de destruir las antenas de radar, el numeral con bombas a la masa del buque.

7. Sí se utiliza intervalómetro, debe tomarse la "ESLORA" del buque como valor de separación entre bomba y bomba, de ésta manera se asegura un impacto dentro del radio vital; un impacto dentro de ese radio, puede dañarlo tanto como un impacto directo.

8. La salida debe ser razante y con maniobras evasivas y la dirección de ataque 030° de proa ó de popa, de ésta forma se evita en parte las baterías de los costados del buque. (Ver Apéndice 1).

9. Método "B":- La Sección inicia su aproximación razante a las 100 MN del Objetivo, acompañada por otro avión en altura y otra

ES COPIA FIEL

H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

(fuera del alcance del radar de tiro), que la va guiando para ubicar el blanco y darle el punto de llamada.

10. El radar de tiro "tomará uno de los aviones en ésta maniobra", permitiéndo al otro efectuar el lanzamiento.

11. Los lanzamientos pueden hacerse con bombas frenadas, que sí bién no producen grandes daños estructurales, inutilizan todos los sistemas electrónicos. Este procedimiento, deberá ser utilizado si las condiciones meteorológicas no permiten el BOP.

Ataque a formaciones de buques

12. El ataque a formaciones de buques, es sumamente riesgoso en virtud de la gran concentración de Artillería Antiaérea y Misiles y si existen portaaviones, posibilidad de interceptaciones.

13. De no contarse con medios adecuados, es conveniente coordinar una operación de hostigamiento sostenida, tratando de destruir los piquetes adelantados. Asimismo, concebir ataques simulados para mantener activa su defensa antiaérea y produciendo despegues inútiles de la CI y si es posible, disparos de misiles a blancos intrascendentes. (Ver Apéndice 2).

14. En el Apéndice 3, se especifican las principales características del avión SEA HARRIER y algunas maniobras evasivas de interés.

APENDICES:

1 - Esquema de ataque a un buque aislado.

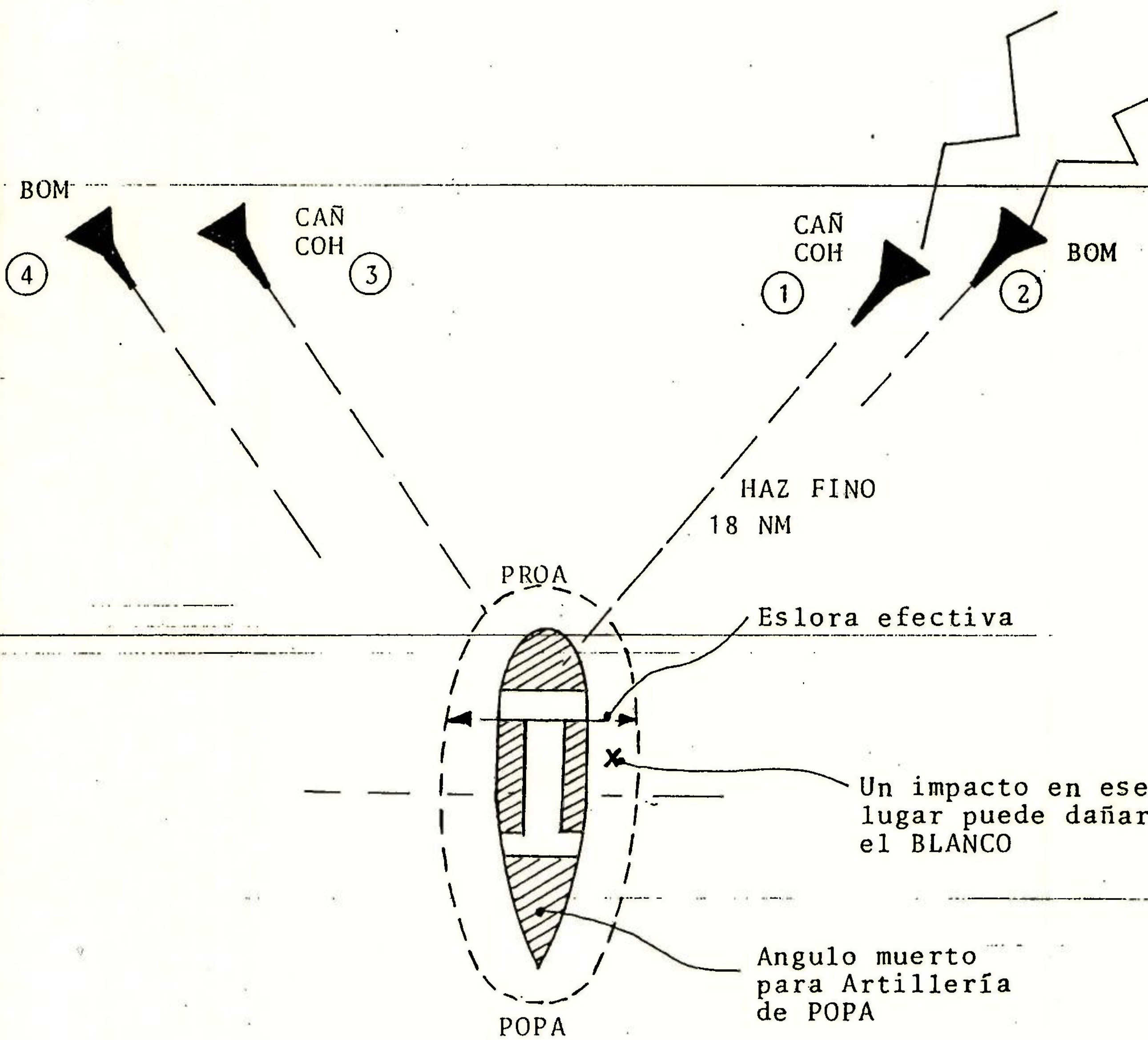
2 - Formación naval tipo.

3 - Característica del avión "Sea Harrier".

4 - Radio de acción de los Sistemas de Armas empleados.

ES COPIA

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

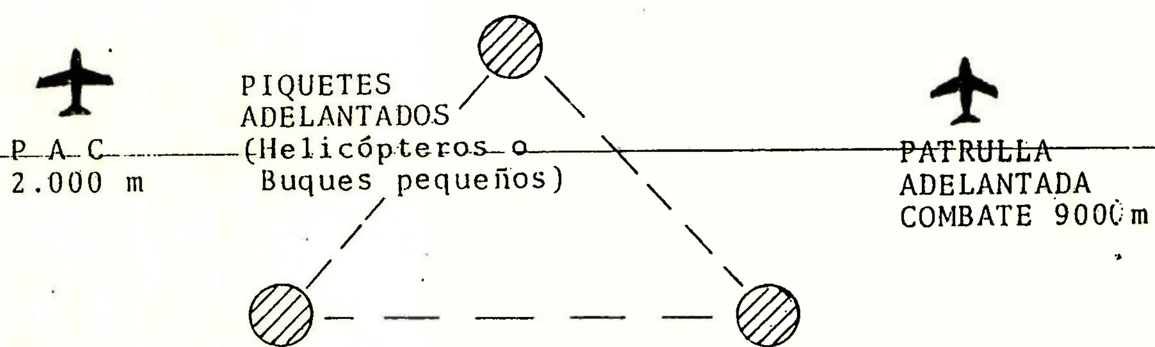


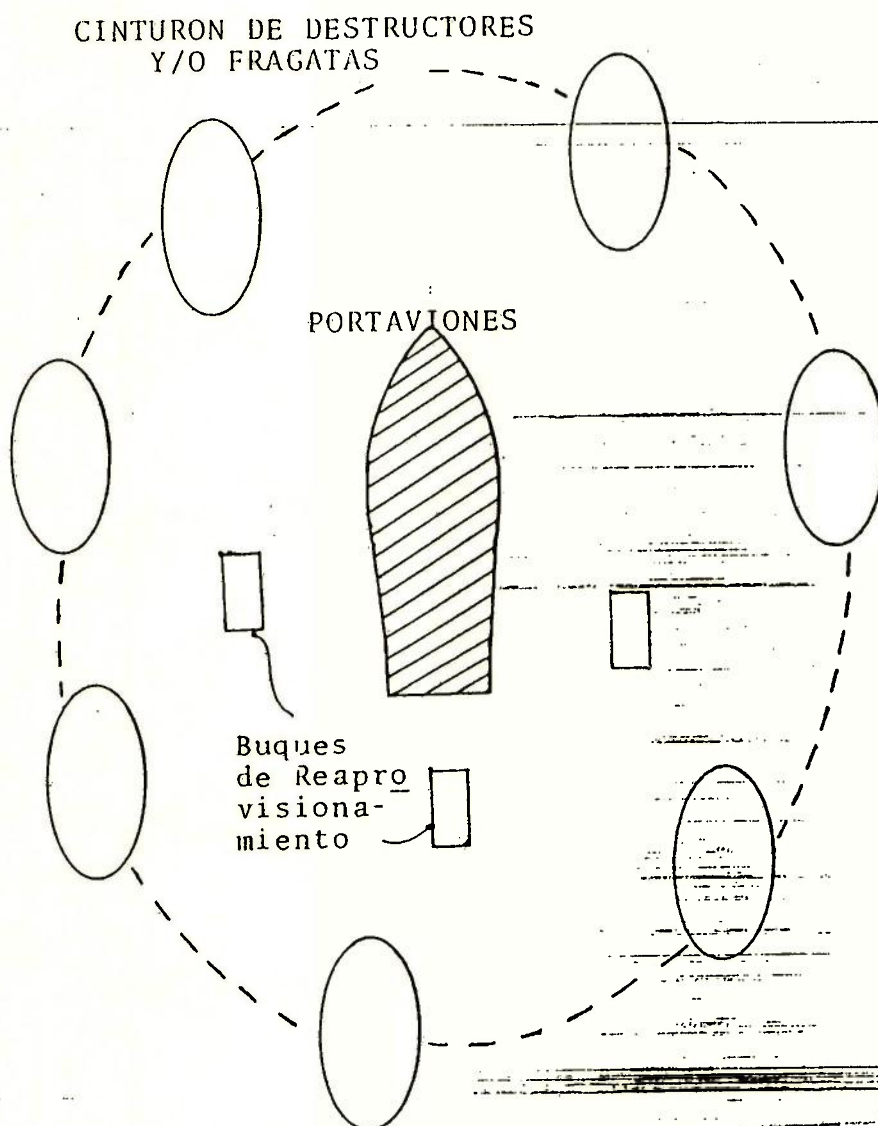
ES COPIA ...

Vicecomodoro JORGE B. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

10

FORMACIONES





ES COPIA FIEL

Vicealmirante JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

APENDICE 3

CARACTERISTICAS DEL AVION SEA HARRIER

1. El avión está equipado con un motor "Pegasus", de 23000 Lbs de empuje y cuatro toberas orientables con un recorrido de -12°+ 90°, lo que lo ubica en el monomotor de combate de mayor empuje estático, ésto lo permite:

1°) Mayor aceleración inicial en carrera de despegue que los aviones F-4, F-15, F-16, F-111, M-III y M-V.

2°) Estos aviones, en la distancia y con posquemador, logran alcanzarlo y superarlo.

3°) La gran velocidad y/o aceleraciones que se le puede imprimir a baja altura unido a un pequeño radio de giro, hacen de él, un avión dificil de combatir a baja cota (menor radio de giro que nuestros aviones de combate logrado por comando direccional de toberas).

4°) En prácticas de combate logró superar a los aviones anteriormente mencionados excepto al F-15; siempre y cuando el piloto avistara primero al avión interceptor.

2. Algunas maniobras evasivas:

1°) Iniciar un viraje con 60°de tobera lo que le posibilita cerrar el giro más allá que otro avión de combate convencional

2°) Iniciar un picado induciendo al atacante a seguirlo para luego pasar toberas a -12°, acción ésta que practicamente frena el avión hacia arriba, sacandolo de línea de mira y posibilitando que el atacante lo supere por diferencia de velocidad, luego pasa toberas hacia atrás e inicia la persecución del atacante.

3°) En vuelo recto puede pasar toberas a 0°logrando un gran ascenso y llevar al avión atacante a sobrepasarlo para no entrar en pérdida, en ésta posición favorable de altura, con tobera a 90°, inicia la persecución.

4°) De la posición "estacionario" en el despegue vertical, puede poner 20° de nariz arriba y ascender en esa posición a gran velocidad.

3. Desventajas:

1°) La fase de aterrizaje es crítica para éste avión, (más que en un avión convencional), debe estar perfectamente orientado al viento para hacerlo en forma vertical, 60 kts de velocidad, con gran riesgo de derrape y posterior "darse vuelta" por diferencial de potencia de las toberas de maniobra de las puntas de ala.
en ésta fase es muy vulnerable.

ES COPIA FIEL ...

...doro JORGE H. BERNARDEZ
...Departamento Planes y Programas ...

2°) El consumo de la turbina "Pegasus" es muy grande, razón por la cuál los tanques de combustibles están dispuestos en las alas y rodeando el motor, éstos últimos no son auto-obturables.

3°) Para aumentar la capacidad portante del avión embarcado se usa la "Sky ramp", ubicado en la proa de los portaaviones ó porta-aeronaves, ésta es una rampa inclinada hacia arriba que le imprime al avión una aceleración ascendente adicional en el despegue, sin ella, la capacidad portante se reduce considerablemente.

4°) No puede operar desde terrenos no preparados ó semipreparados, por ingestión de elementos extraños en la turbina, necesita plataforma limpias.

5°) Para despegues verticales fuera de portaaviones las limitaciones por viento son grandes, más en zonas de turbulencia.

4. Conclusiones.- El HARRIER es un avión de combate específico para apoyo de fuego en corto radio de acción, la capacidad portante no es significativa para dañar seriamente las instalaciones fijas de un aerodrómo. Posee DOS (2) cañones "Aden" de 30mm y CUATRO (4) estaciones, de las cuales las internas suelen llevar tanques auxiliares y en las externas pueden llevar DOS (2) lanzacohetes, DOS (2) misiles aire - aire según forma de despegue, misión y distancia a recorrer. Su mejor capacidad está en el combate aéreo cercano y de baja cota, con cañones y misiles aire - aire de corto alcance, es conveniente evitar ésta condición en las intercepciones, atacando con misiles aire - aire ó tratando de lograr la sorpresa si se han de emplear cañones. La versión "Sea Harrier" posee perfomances mejoradas e incorpora HUD y radar.

ES COPIA [illegible] AL

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aeg.

DISTANCIAS A LAS ISLAS MALVINAS Y RA

DE LOS SISTEMAS DE ARMAS EMPEÑADOS (DE

REFERE

MDP

EPO

VIE

TRE

MK · 62

CRV

M III 520 540

M V 318 702

ADO

1.090

960

SJU

A · 4C 720

SCZ

750

750

50°

810

IA-58 1475

GAL

770

IA · 58

M III 520 540

A · 4B 720

700

GRA

M V 318 722

USU

55°

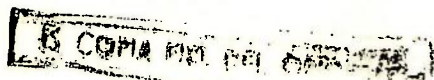
65°

60°

55°

0 100 200 300 400 500 Km

ESC. 1: 10.000.000



Vicecomodoro JORGE H.

Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

LAS ISLAS MALVINAS Y RADIO DE ACCION

ARMAS EMPEÑADOS (DEFENSIVO Y ATAQUE)

APENDICE 4

REFERENCIAS:

- RADIO DE ACCION DEFENSIVO
- RADIO DE ACCION OFENSIVO
- El Radio de Acción Ofensivo se ha calculado con 4 Bombas de 500 Lbs
- No se considera el REABASTECIMIENTO AEREO
- Los valores de distancia son en Kilometros

1600

50°

IA-58 1475 1760

IA 58 1475 1760

55°



SECRETO

COPIA N°
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
BUENOS AIRES
MLV

ANEXO "ECO" (MATERIAL) AL PLAN DE OPERACIONES 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".

ORGANIZACION: La del Cuerpo del Plan.

CARTOGRAFIA: La del Cuerpo del Plan.

I - PARTE SITUACION

MATERIAL AEREO

1. Las cantidades de material aéreo requerido para los AA.DD. de operaciones se puede cumplimentar sin mayores inconvenientes con las dotaciones asignadas a cada Unidad.

2. El material que permanece en las Unidades constituirá la reserva operativa para apoyo y/o reemplazo de acuerdo con la situación que se presente.

3. Mediante la suspensión de inspecciones mayores, el otorgamiento de porcentajes y la realización de inspecciones de items reducidos, las Unidades, incrementarán al máximo la dotación en servicio de material aéreo, acción que será complementada por las áreas de material mediante la entrega de aquel material cuya entrega se pueda concretar antes ó durante las operaciones, conjuntamente con los correspondientes motores, accesorios y reparables.

INFRAESTRUCTURA

4. La infraestructura de los aeródromos de despliegue, en general no presenta dificultades significativas para el cumplimiento de las misiones previstas, con la sola excepción del AD MLV en el cual es necesario ampliar la plataforma de estacionamiento de aviones y pista de aterrizaje para permitir la operación de un mayor número de aviones.

MATERIAL TERRESTRE

5. Aún cuando la dotación de vehículos de las Unidades es insuficiente para satisfacer el despliegue, esta situación podrá ser resuelta mediante la contratación en el medio privado.

6. Existen elementos críticos dentro del equipamiento de apoyo técnico de los aviones por lo cual deberá tenerse especial consideración en su uso, mantenimiento y/o reparación.

7. La limitada existencia de plantas de producción de oxígeno y asimismo la escasa capacidad de almacenaje en las Unidades, exige una adecuada coordinación de las mismas con las fuentes proveedoras y un efectivo cuidado y mantenimiento de los termos LOX.

ARMAMENTO

8. Las municiones aéreas disponibles satisfacen las necesidades de las operaciones previstas.

9. En el armamento antiaéreo desplegado no presenta inconveniente en cuanto a funcionamiento y disponibilidad de municiones.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ... B. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas ...

10. El armamento terrestre de dotación satisface los requerimientos de equipamiento de las Unidades que despliegan; este deberá contar con un mínimo de munición correspondiente a tres días de operación.

ABASTECIMIENTO

11. Respecto al equipamiento de intendencia disponible, si bien el mismo es suficiente en cantidad, es inadecuado para la zona de operación.

12. La Dirección General de Sanidad, ha tomado las previsiones para completar en todas las Unidades de despliegue, los equipos médicos de emergencia para las distintas especialidades, tanto para evacuación como atención de urgencia.

13. Referente a alojamiento se hará un uso intensivo de las instalaciones permanentes ó transitorias existentes en las zonas de despliegue teniendo en cuenta su distribución por jerarquías, siempre que ello no signifique disminuir la seguridad y/o desarrollo del cumplimiento de las operaciones.

COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES

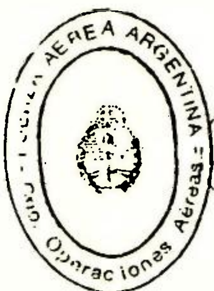
14. La deficiencia de capacidad de almacenaje será salvada mediante el uso intensivo de camiones transportistas dispersados y enmascarados y la instalación de los sistemas de tanque PILLOW de dotación de la Fuerza Aérea.

15. El departamento Material del CAE efectuó ante el Comando de Material el requerimiento de combustible y abastecedoras destinadas a satisfacer las operaciones de la FAS. Las mismas tienden a cubrir las necesidades de OCHO (8) días de operación a un régimen de tres salidas diarias por avión.

TRANSPORTE TERRESTRE

16. La dotación de vehículos de la Fuerza no es suficiente para cubrir las necesidades de transporte terrestre, por lo cual se deberá prever su contratación en el medio privado en la medida que resulte necesario.

17. Para el abastecimiento del AD. MLV se utilizará además del medio aéreo, el marítimo, cuando ello sea posible.



Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

APENDICES

Apéndice 1 - Material Aéreo

Apéndice 2 - Material Terrestre e Infraestructura

Apéndice 3 - Armamento

Apéndice 4 - Combustibles y Lubricantes

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ...
Jefe Departamento Planes y Programas ...

COPIA Nº
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
BUENOS AIRES
MLV

APENDICE 1 (MATERIAL AEREO) AL ANEXO "ECO" (MATERIAL) DEL PLAN DE OPERACIONES 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".

I - TAREAS ASIGNADAS.

1. Todas las Unidades a partir de la recepción del presente Plan, deberán:

1º) Preparar el material aéreo necesario para permitir el cumplimiento de los despliegues y operaciones ordenadas, de acuerdo con la diagramación del Agregado 1.

2º) Alistar los medios de apoyo técnico (incluye efectos clase IV-A, accesorios, reparables, motores, fluídos y lubricantes de uso específico) necesarios según los casos, para los despliegues y operaciones, teniendo en cuenta que:

a) Para los AA.DD. de despliegue operativo se deberá disponer de apoyo logístico complementario (ALC) (1º y 2º línea de mantenimiento) que permitan a los Escuadrones cumplimentar 8 días de operaciones a tres salidas diarias.

b) Para los AA.DD. de alternativa no se prevé apoyo técnico estable. Los medios necesarios para apoyar cualquier operación provendrán segun el caso, de las circunstancias o condiciones en que se produzcan los aterrizajes. Los medios para apoyo deberán ser previstos de los AA.DD. de despliegue operativo, debiéndose realizar con anterioridad las coordinaciones correspondientes.

c) Los Escuadrones Técnicos desplegados deberán mantenerse en comunicaciones constantes con los Grupos Técnicos originales, para que éstos, que pasarían a cumplir funciones de Depósitos Intermedios, las provean

Vicecomodoro ... FERNANDEZ
Jefe Departamento ... Aeo.

de todos los elementos, repuestos, accesorios, instrumentos, motores, fluídos, etc. necesarios y asimismo gestionen su urgente entrega ante las Areas de Material o Talleres e intervengan para solucionar fallas o reparaciones no comunes.

3°) Efectuar los requerimientos de traslado de personal (cantidad) y carga (M3 y TON) a los aeródromos de despliegue.

4°) Prever el despliegue del material de apoyo técnico de 2° línea, a los AA.DD. de despliegue operativo, preferentemente por vía terrestre con camiones.

5°) Prever el despliegue de los medios de apoyo técnico de 1° línea, a los AA.DD. de despliegue y alternativa por modo aéreo.

6°) Prever y coordinar en aquellos AD que operan material aéreo de distintos tipos, pero con sistemas similares, el constituir servicios compartidos de apoyo técnico para lograr una mejor distribución de los medios. Tendrá responsabilidad primaria en esta tarea, la Unidad que opera con mayor cantidad de medios.

7°) Reformar los equipos de mantenimiento a desplegar, para tener capacidad de reparaciones de emergencia, teniendo en cuenta las particulares exigencias del material aéreo, de acuerdo con el tipo de operaciones previstas.

8°) Prever el traslado de los motores a reacción, exclusivamente por modo aéreo. A tal fin las Unidades que necesiten trasladar GTR, efectuarán por mensaje el requerimiento ante este Comando.

9°) Suspender desde la recepción del presente Plan la entrega de material aéreo vencido para I.C.M. a las Areas de Material. Según los casos se aplicarán porcentajes o inspecciones especiales para ampliar su potencial.

10°) Utilizar listado de items reducidos de inspección básica/menor, a efectos de su aplicación para material aéreo que pueda vencerse durante las operaciones, con ejecución en forma progresiva o parcial. Asimismo y cumplimentando lo anterior, las Unidades Técnicas desplegadas

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

... BERNARDEZ
Jefe Departamento ... y Programas ...

podrán otorgar para las operaciones al material aéreo, un porcentaje (en general 20%) de los ciclos de inspección amparados por el aval de DIMATER.

11°) Extremar las medidas para lograr al máximo intercambio posible con las Areas de Material.

12°) Tener en cuenta que se efectuarán solamente inspecciones menores o se aplicarán porcentajes. Se usarán los items reducidos aprobados por DIMATER.

13°) Agregar como destinatario ejecutivo al Departamento Material (A4) del CAE, en aquellos mensajes de estado de material aéreo y radares que sean ordenados remitir por los Comandos Operacionales.

14°) Las BAM/Brigadas que tengan dependencia directa del CAE, remitirán la información del estado del material aéreo al Departamento Material (A4), siguiendo los procedimientos en vigencia (Directiva N° 04/053).

II - MEDIDAS DE COORDINACION.

2. El Comando de Material conforme a lo requerido por este Comando, asignará las siguientes tareas a los Organismos y Unidades subordinadas para posibilitar el cumplimiento de la misión del CAE.

3. Durante la Preparación deberá:

1°) Satisfacer los requerimientos de repuestos y reparables, solicitados por las diferentes Unidades.

2°) Coordinar las inspecciones especiales a realizarse en aquellas aeronaves próximas a vencerse en I.C.M.

3°) Aprobar los items reducidos para inspecciones progresiva o parcial de aeronaves que se venzan durante las operaciones.

4°) Otorgar según los casos, porcentajes para asignar las horas disponibles en material aéreo que se venza para ICM.

5°) Interceder ante las Areas de Material y Talleres, efectos las mismas pongan a disposición de las Unidades la mayor cantidad de reparables, motores y elementos para apoyo de la actividad de vuelo en general, como asimismo

ES COPIA DEL ORIGINAL

Comodoro ... H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aeo.

que se activen al máximo las reparaciones e ICM, dándoles prioridad hacia aquel material que pueden entregar en servicio a la brevedad.

4. Ejecución:

1°) Mantener la provisión de repuestos y reparables requeridos por las Unidades, para el material aéreo desplegado y/o en operaciones.

2°) Otorgar según los casos, porcentajes en el material vencido para I.C.M.

3°) Coordinar con las Areas de Material, efectos disponer de reparables, motores y además elementos para su provisión inmediata.

4°) Constituir con la mano de obra disponible, equipos para reparación de emergencia, recuperación o tareas especiales en las Unidades desplegadas (a requerimiento del CAE). Para el caso de aviones accidentados y/o destruídos parcial, adoptará los recaudos para su recuperación o baja según corresponda.

[illegible] [illegible] ...HORC
Jefe [illegible] Material

AGREGADO:

1 - Distribución del Material Aéreo.

ES COPIA FIEL [illegible] ...NAL

...BERNARDEZ
Jefe [illegible] y Programas Aes.

AGREGADO 1 (DISTRIBUCION DEL MATERIAL AEREO) AL ANEXO "ECO" (MATERIAL) DEL PLAN DE OPERACIONES 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".

UNIDAD	MATERIAL AEREO	CANTIDAD	PROCEDE DE	OBS.
MLV	I.A.58	12	RTA	
	BELL 212	2	MOR	
	CHINOOK	2	MOR	
GAL	A-4B	10	RYD	
	M-III	6	ENO	
	BELL 212	1	GAL	
	AC-500U	1	GAL	
SJU	A-4C	10	DOZ	
	HUGHES	1	MOR	
CRV	M-III	4	ENO	
	M-5	4	DIL	
	MERLIN IV	1	MOR	
	F-27	2	CRV	
	DHC-6	3	CRV	
	BELL 212	1	CRV	
	I.A.50	1	CRV	
	I.A.50 (F)	1	PAR	
GRA	M-5	8	DIL	
TRE	MK-62/64	6	PAR	
	HUGHES	1	PAR	
SCZ	I.A.58	8	RTA	
	HUGHES	1	MOR	

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aeo.

APENDICE 2 (MATERIAL TERRESTRE E INFRAESTRUCTURA) AL ANEXO "ECO" (MATERIAL) AL PLAN DE OPERACIONES N°2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".

I - TAREAS ASIGNADAS

1. Todas las Unidades deberán:

1°) Alistar y desplegar el equipamiento de apoyo terrestre para atender las necesidades de acuerdo con el material aéreo que despliega.

2°) Efectuar el relevamiento de equipos de apoyo terrestre, vehículos de transporte y técnicos de Empresas del Estado y Privadas en la zona de asiento de la Unidad y en la de Despliegue que puedan facilitar la operación, verificando su estado, a los efectos de su contratación cuando las circunstancias lo hagan necesario.

3°) Arbitrar las medidas necesarias para mantener la máxima cantidad de equipos de apoyo terrestre, transporte y técnicos en servicio para una eventual reposición en las Unidades de Despliegue.

4°) Requerir, para las previsiones de traslado, a la Dirección General de Material aquellos medios solicitados para su adquisición y cuya fecha de ingreso haya sido cumplido.

5°) Elevarán por mensaje las deficiencias de elementos que puedan afectar el apoyo de las operaciones, sean vehículos, equipos de apoyo técnico, terrestre, equipos individuales de vuelo y terminales de carga que no hayan podido ser solucionadas, habiendo recurrido al ámbito Privado y Estatal.

6°) Desplegar los medios necesarios para los servicios concurrentes al vuelo (Contraincendio, barreras de contención, grúas y ambulancias) a los AA. DD. de despliegue que sean necesarios, salvo que los mismos puedan ser facilitados, cuando el despliegue sea a una Unidad de la Fuerza en cuyo caso se coordinará dichas facilidades.

7°) Asegurar el abastecimiento de LOX para lo cual en función de la actividad prevista de OCHO (8) días de operación, y a tres salidas diarias, se coordinará con las fuentes de provisión, sea Unidad ó Empresa Privada.

8°) A las Empresas Privadas se le requerirá el mantenimiento de niveles adecuados para cubrir eventuales necesidades de operaciones no previstas.

9°) Organizar equipos de remoción de escombros con medios disponibles y en base a la magnitud de las instalaciones.

10°) Prever la construcción de defensas en aquellos puntos más importantes utilizando para ello bolsas y material de relleno y ejecutar la tarea conforme a la situación imperante.

11°) Controlar el estado de los refugios para aviones tomando medidas tendientes a subsanar los inconvenientes que puedan existir.

12°) Sin perjuicio de los elementos que para la operación se hayan provisto por este Comando, la Dirección General de Material u otro Organismo, se deberá prever su contratación en el medio privado si por razones operativas se considera que puedan ser necesarias a los efectos de solucionar deficiencias en oportunidad y para lo cual se recurrirá al relevamiento que de esos medios se haya realizado en el ámbito privado.

ES COPIA ... AL

Vicecom... ... M. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

13°) Se extrematán las medidas para que el material que se despliega llegue a destino en óptimas condiciones, para no afectar su operatividad.

14°) En los lugares de despliegue se tomarán todas las medidas para el correcto alistamiento y mantenimiento de los medios, para satisfacer los requerimientos operativos.

15°) Prever el alistamiento de los señuelos para el caso ser necesario su emplazamiento.

2. La Base Malvinas debera:

1°) Efectuar construcción de defensa de las instalaciones con el material previsto a los efectos (Bolsas)

2°) Realizar la dispersión y protección del combustible almacenado en tambores.

3°) Adecuar y ampliar las plataformas de estacionamiento para una correcta dispersión de los medios.

II - VARIOS

3. Las novedades que surjan del despliegue y alistamiento de los medios que no puedan ser solucionadas por las Unidades serán informadas al Departamento Material del CAE.

III - MEDIDAS DE COORDINACION

4. El Comando de Material conforme a lo coordinado con este Comando asignará las siguientes tareas:

1°) Dirección General de Material

a) Agilizará los trámites tendientes a la puesta en servicio de los medios que sean necesarios para la operación, ante el requerimiento de las Unidades.

b) Realizar con carácter urgente la reparación de aquellos elementos críticos tales como:

- Máscaras de oxígeno.

- Termos LOX.

- GTC y accesorios.

- Equipos de puesta en marcha.

c) Coordinará con la expresa "LA OXIGENA para el mantenimiento de máxima capacidad de almacenaje en la planta existente en Comodoro Rivadavía, para asegurar los niveles requeridos por las Unidades desplegadas en el TOS.

5. El Comando de Regiones Aéreas asignará, conforme a lo coordinado, a las siguientes tareas:

ES COPIA

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

1°) Dirección General de Infraestructura.

a) La constitución con elementos del Grupo 1 de Construcciones de un equipo de reparación de emergencia de pista para ser trasladado a MLV.

b) Realizar la prolongación de la pista de MLV a 1400/1500 mts. con placas de aluminio.

c) Ampliación de la plataforma de aviones.

d) Toda otra tarea que el Jefe del AD MLV le requiera y pueda ser realizada con los medios que se despliegan.

Comodoro IDELIO JUAN RUINO
Jefe Departamento Material

ES COPIA

Vicecomodoro JORGE ... BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

COPIA Nº
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
BUENOS AIRES
"MLV"

APENCIDE 3 (ARMAMENTO) AL ANEXO "ECO" (MATERIAL) AL PLAN DE OPERACIONES 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA"

I - TAREAS ASIGNADAS

1. Todas las Bases Aéreas de despliegue operativo deberán:

1°) Recepcionar y hacerse cargo de todos los efectos de armamento, municiones y afines que serán entregados por los Organismos proveedores.

2°) Cumplir con la Directiva "PREPARACION DEL ARMAMENTO" (Agregado 1 del presente Plan).

3°) Realizar un control exaustivo (estado, cantidad, tipo y componentes) del armamento asignado según se especifica en Agregado 2.

4°) Informar al Comando Aéreo Estratégico y a los Comandos respectivos las novedades surgidas en la recepción del material.

5°) Acondicionar y mantener, dentro de las posibilidades, el armamento recepcionado y/o el que ya exista en sus propios depósitos, sobre camiones o carros transportadores a efectos de facilitar la disperción y/o traslado rápido para su empleo.

6°) Programar la disperción de los polvorines móviles con fines de preservar el armamento ante eventuales ataques.

7°) Informar al Comando Aéreo Estratégico las bajas que se produzcan en el material de armamento, cumpliendo con la Directiva que obra como Agregado 3.

8°) Los requerimiento de armamento serán cursados atraves de los Comandos respectivos y se harán en terminos de la C.A.54-D.

[signature]
Jefe Departamento Material

AGREGADOS

Agregado 1 - Preparación del Armamento Aéreo.

Agregado 2 - Distribución de Armamento Aéreo y Artilleria Antiaérea.

Agregado 3 - Situación del Armamento Aéreo.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[signature]
Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aeo.

SECRETO

COPIA Nº
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
BUENOS AIRES
"MLV"

AGREGADO 1 (DIRECTIVA PREPARACION DEL ARMAMENTO AEREO) AL APENDICE 3 (ARMAMENTO) AL ANEXO "ECO"(MATERIAL) AL PLAN DE OPERACIONES 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA

Medidas de preparación del armamento a cumplimentar por las Unidades Usuarias

1. A efectos de asegurar el funcionamiento correcto de los distintos sistemas de armas, las Unidades usuarias deberán realizar las tareas de alistamiento que se ordenan en los siguientes párrafos.

2. Respecto del material aéreo se deberá cumplir las siguientes tareas de preparación del armamento:

1°) Funcionamiento de los sistemas de abordo.

2°) Armonizacion de mira y cañones fijos.

3°) Control de lanzadores, circuítos eléctricos e integridad electromecánica.

Lanzadores

3. El funcionamiento de todos los lanzadores deben ser controlado periódicamente y la fecha de la última inspección deberá estar registrada por algún sistema en el mismo lanzador.

4. Asimismo y con relacion al funcionamiento de los lanzadores, todos los Usuarios deberán verificar que las existencias de los distintos cartuchos actuadores se correspondan con la cantidad de armamento a lanzar, y que todos los eyectores se encuentran en servicio según la vida útil otorgada por el fabricante.

Espoletas

5. El control de las espoletas se hará teniendo en cuenta los siguientes criterios:

1°) Todas la bombas deberán tener como mínimo una espoleta capaz de hacerla explotar.

2°) Las bombas de 130 Kgs. , se usarán con una sola espoleta de naríz, sin retardo o super instantánea.

3°) Todas la bombas de 250 Kgs. BR deberán poseer espoletas de naríz y cola con dos retardos, de .000 y .025, cada una.

4°) Todas las colas retardadas se proveerán asociadas con las correspondientes espoletas, y las mismas son inadecuadas con relación a las espoletas para las colas lisas.

5°) Todas las bombas de 360 Kgs. y pesos superiores deberán poseer dos espoletas con retardos de .000 y .025 las espoletas de naríz y las de cola con retardos de .025 a .100

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro [illegible] B. BERNARDEZ
Jefe [illegible] y Programas Acc.

6. La distribución de las espoletas según los criterios mencionados,posibilitará el cumplimiento de la mayoría de las misiones asignadas, y en la eventualidad de existir espoletas especiales, VT o de gran retardo, el despliegue de las mismas deberá coordinarse con el Organo Operaciones de cada Comando de F.A.

Proyectiles

7. Con respecto a la munición de cañones y ametralladoras deberá en lo posible eslabonada, siendo mandatorio tener en esas condiciones la correspondiente al cumplimiento de NUEVE (9) vuelos por avión.

8. Las bandas de munición se armarán intercalando UNA (1) trazante con CINCO (5) incendiariasy/o CINCO (5) perforantes.

Bombas

9. Con respecto al material de bombas, y reiterando algunos aspectos señalados para las espoletas, se deberá controlar especialmente:

1°) Existencias de cada uno de los componentes.

2°) Estado de cada comppnentes especialmente colas, tornillos de sujeción y cáncamos correspondientes.

3°) Verificar existenicas de exudaciones en los cuerpos.

4°) En el material con más de cinco años de fecha de fabricación, retirar las tapas cubre boquillas de las bombas, efectuar las limpiezas de las roscas, repasar aquellas que se encuentran deterioradas y colocar nuevamente las tapas con una mínima lubricación acorde a las bajas temperaturas y con un torque adecuado para posibilitar su fácil desenroscado posterior.

5°) En el material con menos de cinco años retirar tapón, verificar visualmente; si hubiera dudas probar roscado de espoletas, finalmente colocar tapón.

Cohetes

10. Con respecto al material de cohetes se controlará:

1°) Fecha de vencimiento.

2°) Condiciones de los envases respectivos, indicios de aperturas, de humedad, golpe o cualquier otra señal que pueda hacer suponer que los motores cohetes se hayan afectado.

3°) Disponibilidad de las correspondientes espoletas de acuerdo con las cabezas a usar.

Recomendaciones para el transporte

11. Una vez desplegado el material, la Unidad de despliegue, sera responsable de asegurar que la totalidadde sus componentes se encuentren debidamente agrupados e identificados para su uso inmediato, o ante cualquier tansferencia que se ordene sean embarcado al lugar de destino respectivo.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecom. ... BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aeo.

12. Toda vez que sea posible, se deberán observar las normas incluidas en el "Manual de Seguridad, Almacenamiento, Transporte y destrucción de Material Explosivo

Contador IDELIO JUAN [illegible]
Jefe Departamento Material

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro [illegible] BERNARDEZ
[illegible] Planes y Programas Aeo.

AGREGADO 2 (DISTRIBUCION DE ARMAMENTO AEREO Y ARTI ERIA ANTIAEREA) AL APENDICE 3 (ARMAM O) AL ANEXO "ECO" (MATERIAL) AL PLAN DE OPERACIONES 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA"

AD	ARMAMENTO	MISIL MATRA	MISIL SHAF.	7,62	20 MM	30 MM	BOMBAS NA-PALM	BOMBAS 500 KGS.	BOMBAS 360 KGS.	BOMBAS 250 KGS.	BOMBAS 125 KGS.	BOMBAS MK-70	COHETES 2,75"	COHETES 5"	TCM	RH 20 MM	35 MM
TRE	MK-62							440								1 BAT. (9 Pz.)	
CRV	M-V (4)		20			15.000				250						1 BAT. (9 Pz.)	
	M-III (4)	5 EM				15.000				220							
SJU	A-4C (10)		29		37.000				120	240	198	45	1160	345		1 BAT. (9 Pz.)	
GAL	A-4B (10)				58.000					346	490			298		1 BAT. (9 Pz.)	2 BAT. 1 DT
	M-III (6)	28 IR 7 EM				22.000				320							
GRA	M-V (8)		20			25.000				240 (ARA)	250 (ARA)		1000 ARA	250			
MLV	IA-58 (12)			215.000	60.000		200				467		6600			1 BAT. (9 Pz.)	1 BAT. 1 DT
SCZ	IA-58 (12)			115.000	43.800						400		1500			1 BAT. (9 Pz.)	
	TOTALES:	40	69		188.800	77.000	200	440	120	1.616	1.805	45	10260	893		6 BAT.	3 BAT.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE ...
Jefe Departamento Planes y Programas ...

SECRETO

COPIA N°
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
BUENOS AIRES

MLV

AGREGADO 3 (INFORME DE LA SITUACION DEL ARMAMENTO AEREO) AL APENDICE 3 (ARMAMENTO) AL ANEXO "ECO" (MATERIAL) AL PLAN DE OPERACIONES 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA"

I - INFORMACION

1. La experiencia recogida durante el despliegue y posterior repliegue cumplida durante el verano 78/79 indica la necesidad de que en algún Organismo se centralice y almacene toda la información relativa al armamento.

2. Siendo el Departamento Material del Comando de Operaciones Aéreas el Organismo natural de administración del armamento de la Fuerza y considerando que al transformarse en Comando Aéreo Estratégico continúa cumpliendo esas funciones, es necesario que las Unidades desplegadas informen a este Comando todos los movimientos de armamento en forma simultánea al informe elevado a su Comando respectivo.

II - ORIENTACION

3. A los efectos de que todos los Comandos hablen un mismo idioma, la presente Directiva se emite con la finalidad de que sea el único a tener en cuenta en el cursado de mensajes de informes de armamento.

4. Desde el momento que la asignación de material ya es conocida por el Comando Superior y para no sobrecargar las redes de comunicaciones las únicas novedades que se transmitirán son las relacionadas con:

1°) Diferencia entre las provisiones previstas y las realmente efectuadas.

2°) Ingresos de material..

3°) Egresos ó bajas de material.

4°) Novedades de sistemas.

III - EJECUCION

Diferencias en provisiones previstas y efectuadas

5. La finalidad de esta comunicación es dar a conocer, al finalizar los despliegues, si existe alguna diferencia entre las provisiones previstas en el Agregado 2 y el material que realmente llegó.

6. Para hacer esta comunicación previamente se hará un inventario del material arribado. Este inventario deberá ser mantenido actulizado en operaciones de las Bases Aéreas y remitido en el primer medio al Comando del Teatro de Operaciones y al Comando Aéreo Estratégico.

7. La información a transmitir solamente deberá contener el dato de que finalizó el despliegue y en términos de la C.A.54D cuales elementos faltan ó sobran.

8. Resumiendo, la comunicación de ~~si existe o no~~ novedades entre lo previsto y lo cumplido, se realizará una sóla vez, siendo la remisión del inventario el objetivo final de esta primera etapa de la actualización de la situación de armamento.

SECRETO

ES COPIA ... ORIGINAL

Vicecomodoro ... BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

Ingresos y egresos del material y novedades de los sistemas

9. Esta comunicación tiene como finalidad mantener actualizado la situación de armamento, dando a conocer a los Comandos Superiores las novedades que se van produciendo diariamente.

10. Estas novedades diarias reciben el nombre de Informe diario de armamento y consistiría en un mensaje que deberán transmitir todas las Bases Aéreas Militares antes de las 05:30 hs. de cada día, Confidencial y Prioridad, ejecutivo al Departamento Material del Comando Aéreo Estratégico y del Comando Aéreo del Teatro de Operaciones respectivo.

11. El texto del mensaje constará de tres puntos principales:

1°) Ingresos de material. En este punto sólo se anotará el código correspondiente de la C.A.54D y la cantidad ingresada. De no tener novedad en este aspecto, este punto se omitirá.

2°) Egresos o bajas de material. Las causas para anotar datos referentes a esta información consistirán: consumo (código C); destrucción ó inutilización (código D); transferencia (Código T).
En este caso se anotará el código del material, seguido por la cantidad y por último el código de causa, precedido por el signo X.

3°) Novedades de sistemas. En este punto se indicarán todas aquellas situaciones que limiten o imposibiliten a algún avión en particular, en la utilización del armamento previsto, como así también novedades de la artillería antiaérea. Como ser, para los aviones, novedades en los sistemas de miras, de lanzamiento o de los lanzadores propiamente dichos (coheteras, portabombas, mer, ter, etc.). Para la artillería, novedades en sistemas de seguimientos, generadores, etc.

Esta información deberá ser muy escueta, de forma tal de dar la idea de una novedad, pero sin ampliar detalle, ya que estos, de considerarlos necesarios informar, se deberán hacer conocer por otros medios.
Cuando una novedad se considere permanente, se deberá indicar como tal y omitirla en los informes diarios posteriores.

Forma de presentación de los textos de mensajes

12. Para diferenciarlos de los otros informes, se deberá encabezar el texto de estos mensajes con las letras NDA (Novedades Diarias de Armamento) y a renglón seguido, se anotarán los datos correspondientes a la información de los distintos puntos previstos. Cuando se carezca de datos para un punto determinado el mismo se deberá omitir, en consecuencia, en el texto se podrá anotar, uno, dos ó tres de los puntos previstos y cuando no hubiera novedad alguna que informar, se anotarán las palabras SIN NOVEDAD. Según los siguientes ejemplos:

Ejemplo 1

N D A

1°) 2-080-1240; 2-174-25

2°) 2-190-2 x D

3°) 1 LAU-61 FS; Cañón 35 mm. SEP falla sincro

Ejemplo 2

N D A

1°) 2-198-35

ES COPIA FIEL [illegible]

Vicecomodoro [illegible] H. BERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

Ejemplo 3

N D A

2°) 2-213A-35 x T

Ejemplo 4

N D A

3°) C 123 sistema dispara cañones FS

Ejemplo 5

N D A

SIN NOVEDAD

Ejemplo 6

N D A

1°) 2-540-45; 2-541-45

2°) 1 MER FS intervalómetro

Responsabilidad

13. Será responsabilidad directa del Jefe de la División Operaciones y del Oficial de Armamento de la BAM, la de preparar para su transmisión el mensaje correspondiente del informe diario de armamento.

Comodoro FIDELIO JUAN BRUNO
Jefe Departamento Material

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ... HERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas ...

COPIA Nº
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
BUENOS AIRES
MLV

APENDICE 4 (COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES) AL ANEXO "ECO" (MATERIAL) AL PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".

I - TAREAS ASIGNADAS.

1. Todas las Unidades deberán:

1º) Prever y alistar los lubricantes y fluídos de uso aeroáutico para sus Unidades Aéreas que serán trasladadas a los Aeródromos de despliegue.

2º) Reforzar y operar el servicio de combustibles en su asiento normal de acuerdo con lo establecido en al OI (R) Nº 64/75, a efectos de apoyar las operaciones en desarrollo, manteniendo constantemente la máxima cantidad de combustible almacenado.

3º) Designar el Oficial que se desempeñará como Jefe de Servicio de combustible y el personal necesario para asegurar la previsión, manipuleo y control de calidad de los aeroproductos, cualquiera sea la forma de almacenamiento (fijo, vehículo, tanque PILLOW, etc). Este personal cumplimentará las tareas especificadas en la Directiva Nº 04/052 del Comando de Operaciones Aéreas.

4º) Efectuar los controles de calidad de aerocombustibles en los Laboratorios Zonales más cercanos a los AA.DD. de operación.

II - VARIOS.

2. A partir de la fecha todas las Unidades informarán diariamente al CAE (Departamento Material), la situación de aerocombustibles y abastecedoras, imponiendo entre las 00:00 hs. y las 05:00 hs. el mensaje de acuerdo con el modelo indicado en Agregado 3 para lo cual adelantarán al despliegue, el personal designado como Oficial de combustible de cada AD.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible] BERNARDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas [illegible]

BD

3. Todas las Unidades de despliegue operativo preverán la dispersión y el enmascaramiento de los camiones cisternas y tanques PILLOW que se le asignen como parte del "Nivel de Existencia Diaria" y/o reserva de combustible.

4. El Departamento Material del CAE centralizará la información de "Situación de Combustible y Abastecedora" a través del mensaje Agregado 3 y coordinará con el Comando de Material la solución de los problemas o inconvenientes que surjan.

III - MEDIDAS DE COORDINACION.

5. El Comando de Material, de conformidad a lo requerido por este Comando, ordenará las siguientes tareas a los Organismos y Unidades subordinadas para posibilitar el cumplimiento de la misión del CAE:

1°) Mantener a partir de la fecha la capacidad de almacenaje al completo de todos los Aeródromos mencionados en el Agregado 1.

2°) Lograr en cada AD la capacidad de almacenaje correspondiente a dos (2) veces el "Nivel de Existencia Diaria" requerido y además que el combustible necesario para otros dos (2) días de operación se encuentre disponible dentro de las dos (2) horas de requerido.

3°) Almacenar el resto del combustible necesario para completar ocho (8) días de operación en Depósitos Intermedios u otros medios ubicados de tal manera que permitan la utilización del combustible dentro de las seis (6) horas de requerido.

4°) Para el TOS, establecer una reserva equivalente al 100% del total de combustible previsto para las operaciones dentro de dicho Teatro, reserva que deberá almacenarse en los depósitos intermedios existentes en el Teatro y según se detalla en el Agregado 2.

5°) Proveer de inmediato a cada AD el tipo y cantidad de abastecedoras requeridas según se especifica en el Agregado 1.

6°) Asegurar el ciclo de abastecimiento de aerocombustibles, acorde con los consumos diarios estimados, a partir del día de la fecha.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Víctor [illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aer.

AGREGADOS:

1 - Requerimiento de Aerocombustibles y Abastecedoras.

2 - Ubicación y capacidades de los Depósitos Intermedios de J.P.1 (TOS).

3 - Informes diarios de situación de combustibles y abastecedoras.

[illegible]
Jefe Departamento [illegible]

ES COPIA [illegible]

[illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas Aco.

AGREGADO

CONSUMOS PREVISTOS DE AEROCOMBUSTIBLES Y NECESIDADES DE ABASTECEDORAS

AA DD	Tipo de Combust	Consumo diario (m^3)	Nivel de existencia diaria requerido (m^3)	Consumos totales previstos (m^3)	Capacidad almacenaje actual (m^3)	Abastecedoras Requeridas: Cantidad	Abastecedoras Requeridas: Capacidad (m^3)	Abastecedoras Requeridas: pico	Abastecedoras Requeridas: Avion	Observaciones:
MLV	JP-1	71	142	568	50	1 2	12 9	GP G	IA-58 BELL-212 CHINOOK	500 tambores 200 lts de JP-1 c/u se embarco 04 abril 470 tambores de 200 lts c/u se embarco 08-abril En trámite envio de 1.200 tambores
GAL	JP-1	384	768	3456	974	2 2 2 2	8 12 25 8	GP GP GP G	M-III A-4B C-130 B-707	3 Trasvasadoras GAL 1 Sistema Pillow (95000)(RYD
CRV	JP-1	298	596	2384	460	2 2 2	8 12 25	G GP GP	M-5 M-III C-130 KC-130 F-28 B-707 F-27	2 Trasvasadoras (CRV)
SCZ	JP-1	45	90	360	200	1 3	9 8	G GP	IA-58 HUGHES	1 Sistema Pillow (RTA) 2 Trasvasadoras

ES COPIA

[illegible]

AGREGADO 1

CONSUMOS PREVISTOS DE AEROCOMBUSTIBLES Y NECESIDADES DE ABASTECEDORAS

AA DD	Tibo de Combust	Consumo diario (m^3)	Nivel de existencia diaria requerido (m^3)	Consumos totales previstos (m^3)	Capacidad almacenaje actual (m^3)	Abastecedoras Requeridas				Observaciones:
						Cantidad	Capacidad (m^3)	pico	Avion	
SJU	JP-1	240	480	1920	220	3 1 1	12 8 25	GP GP GP	A-4C KC-130	2 Sistemas Pillow (DOZ) (190.000 lts) 1 Trasvasadora (DOZ)
GRA	JP-1	108	216	864	255	3	9	G	M-5	
[illegible]	JP-1	1[illegible]	360	1440	500	2 2	30 12	G G	MK-62	1 Sistema Pillow (PAR) (95.000 lts) 2 Trasvasadoras (PAR)

AGREGADO 2

UBICACION Y CAPACIDADES DE LOS DEPOSITOS DE JP-1 (TOS)

UBICACION	DENOMINACION	CAPACIDAD (LTS)
USU	ORION	2.490.000
GRA	CRUZ DEL SUR	1.250.000
GAL	GAL	2.912.000
PUNTA QUILLA	PUNTA QUILLA	1.000.000
CRV	CRV	8.391.000

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas Aco.

BS

AGREGADO 3 (INFORME DIARIO DE SITUACION DE COMBUSTIBLES Y ABASTECEDORAS) AL APENDICE 4 (COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES) AL ANEXO "ECO" (MATERIAL) DEL PLAN DE OPERACIONES 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".

1. El informe diario de situación de combustible de uso aeronáutico, se hará mediante un mensaje en texto claro, a imponer diariamente por el Departamento Operaciones de cada BAM entre las 00:00 y 05:00 hs. después de haber cargado los últimos aviones, ejecutivo al Departamento Material del CAE y el Comando Aéreo del Teatro que corresponda.

2. El texto se desdoblará en tres partes denominadas: Puntos 1, 2 y 3, según el siguiente detalle:

1°) El PUNTO 1, servirá para informar la cantidad que queda de cada tipo de combustible, luego de haber cargado el último avión para las misiones del día siguiente y descontando aquel que estuviera fuera de servicio por contaminación, agua o partículas.

2°) El PUNTO 2, se utilizará para informar la capacidad de almacenamiento de combustible que tiene la BAM. y las disminuciones que ha sufrido tal capacidad.
Se debe tener en cuenta que la capacidad de almacenamiento es independiente de la cantidad de combustible existente y tendrán que sumarse las capacidades en los distintos tanques asignados o existentes en la BAM (enterrados, aéreos fijos o PILLOW) con la de los camiones cisternas sin equipo de bombeo.

3°) El PUNTO 3, consistirá en la información de la existencia de abastecedoras y la situación de las mismas. Entendiéndose por tales, a los vehículos que tienen un tanque y un sistema de bombeo, identificándoselos por el volúmen del tanque. Para el caso de sistemas abastecedores constituídos por tanques fijos o móviles, pero con equipos de bombeo independientes, se tomará como abastecedor el equipo de bombeo solamente y para diferenciarlos de los otros, se le adjudicará como capacidad 00, ya que el volúmen de sus tanques se encontrará acusado en el Punto 2.

3. Las novedades que indican disminución de capacidad, tanto de almacenamiento como de abastecedor, se informarán una sola vez, su solución se notará con el simple incremento de la situación de "sin novedad".

4. Toda novedad ha sido codificada con el objeto de normalizar la forma de los mensajes y evitar el uso del cifrado. Tales códigos son los siguientes:

1°) Para individualizar el combustible se los nombrará con un código según el día de la semana de imposición del mje. y si éste es par o impar (Ver Tabla I de Anexo 1).

3

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ... EZ
Jefe Departamento Planes y Programas ...

P36

2°) Para nombrar cantidades de existencias, capacidad de almacenamiento o volúmenes de tanques de abastecedoras, se anotarán los números correspondientes teniendo en cuenta que indicarán metros cúbicos.

3°) Para indicar la novedad de la capacidad de almacenamiento y las causas de disminuación, se utilizará una letra, de la Tabla 2 del Anexo I, según el día de la semana en que se impone el mensaje y si éste es par o impar.

4°) Los códigos para indicar el estado de las abastecedoras serán de acuerdo con la Tabla 3 del Anexo I, según sea el día de la semana en que se impone el mensaje y si éste es par o impar.

5. En en texto se citarán los puntos correspondientes, y a continuación, separados por punto y coma, los datos a informar, utilizando los códigos previstos, de acuerdo con el siguiente detalle:

1°) Ejemplos para el Punto 1: Para informar la existencia de 80 MC de JP1, 50 MC de JP4, 100 MC de 100/130 y nada de 80/87, se pondrá: (en este caso se citará primero el código del combustible y a continuación el número correspondiente a la cantidad en metros cúbicos).

a) Para un martes 18:

Al Punto 1: J 80; T 50; Z 100; X 00.-

b) Para un jueves 15:

Al Punto 1: P 80; C 50; L 100; M 00.-

2°) Ejemplos para el Punto 2:

Para indicar que hay una capacidad de 80 MC de JP1 sin novedad, que ha disminuído 15 MC de JP1 por demora en un camión abastecedor y que ha disminuído 60 MC la capacidad de 100/130, por ataque aéreo, se pondrá: (Primero se citará el código del combustible, a continuación la cantidad de metros cúbicos, luego el signo x (por)y a continuación la causa de la novedad.

a) Para un día lunes 12:

A Punto 2: B 80 x N; B 15 x P; R 60 x J.-

b) Para un jueves 15:

Al Punto 2: F 80 x U; F 15 x Y; L 60 x V.-

3°) Ejemplos para el Punto 3:

Para informar que hay dos abastecedoras de JP1 de 10 MC, c/u, sin novedad; otra de JP1 de 6 MC, fuera de servicio transitoria y un bombeador de 100/130 sin novedad, se pondrá: (Se comenzará con indicar la cantidad de abastecedoras, en letras; luego precedido por el signo X (por) el

ES COPIA

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

código de combustible; le sigue la capacidad, en metros cú bicos, del tanque del abastecedor, precedida por el signo X (por). (En caso de ser equipo de bombeo solamente, como cantidad se anotará 00); como final, también precedido por el signo X (por) se anotará el código de la novedad).

a) Para un día lunes 10:

Al Punto 3: DOS X B X 10 X V; UNO X B X 6 X R, UNO X R X 00 X V.-

b) Para un día viernes 13:

Al Punto 3: DOS X C X 10 X X; UNO X C X 6 X V UNO X K X 00 X X.-

6. En consecuencia, de acuerdo con los ejemplos parciales, un ejemplo completo del texto de informe de situación de combustible, puede ser el siguiente:

1°) Para informar que hay 100 MC de JP1 30 de 100/130 y nada de JP4 y 80/87; que la capacidad de almacenamiento de JP1 es de 120 MC SN y ha disminuído 50 MC por combustible inutilizado y que la de 100/130 es de 50 MC, S/N y que existen dos abastecedoras de 20 MC c/u sin novedades y un bombeador de 100/130 FS transitorio, se redactará el texto del mensaje de la siguiente forma:

a) Para un día miércoles par:

Al Punto I: L 100;K 00; P 30; C 00.-

Al punto 2: L 120 X H; L 50 X P; P 50 X H.-

Al punto 3: DOS X L X 20 X T; UNO X P X 00 X V.-

b) Para un día miércoles impar:

Al punto 1: K 100; G 00; S 30; T 00.-

Al punto 2 K 120 X N; K 50 X S; S 50 X H.-

Al punto 3 DOS X K X 20 X L; UNO X S X 00 X N.-

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ... FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

TABLA I

CODIFICACIÓN DEL COMBUSTIBLE.

INGRESO PARA DIAS PARES

	JP1	JP4	100 130	80 87	
LUN	B	V	R	T	DOM
MAR	J	T	Z	X	SAB
MIE	L	K	P	C	VIE
JUE	M	L	C	F	JUE
VIE	T	S.	G	K	MIE
SAB	V	N	H	Z	MAR
DOM	R	H	J	Y	LUN
	80 87	100 130	JP4	JP1	

INGRESO PARA DIAS IMPARES

ES COPIA DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE R. BERNARDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas [illegible]

TABLA 2.

CODIFICACION DE NOVEDADES EN LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO Y CAUSAS DE DISMINUCION.

INGRESO PARA DIAS PARES

	SN	AA	CI	SAB	DCA	OC	
LUN	N	J	T	R	P	Z	DOM
MAR	J	K	L	M	N	O	SAB
MIE	H	G	F	E	D	O	VIE
JUE	Z	Y	X	W	V	U	JUE
VIE	Z	P	B	S	C	N	MIE
SAB	L	Z	Y	X	W	V	MAR
DOM	M	H	Q	T	L	X	LUN

INGRESO PARA DIAS IMPARES

REFERENCIAS:

SN	SIN NOVEDAD.
AA	ATAQUE AEREO.
CI	COMBUSTIBLE INUTILIZADO.
SAB	SABOTAJE
DCA	DEMORA CAMION ABASTECEDOR.
OC	OTRAS CAUSAS.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas

TABLA 3.

CODIFICACION ESTADO DE LAS ABASTECEDORAS.

INGRESO PARA DIAS PARES

	SN	FSP	FST	TR	OC	
LUN	V	T	R	X	W	DOM
MAR	B	C	D	E	F	SAB
MIE	T	[illegible]	V	W	X	VIE
JUE	Z	K	R	O	Q	JUE
VIE	P	O	N	M	L	MIE
SAB	F	V	G	T	H	MAR
DOM	Q	P	N	R	O	LUN

INGRESO PARA DIAS IMPARES

REFERENCIAS:

SN SIN NOVEDAD.
FSP FUERA DE SERVICIO PERMANENTE (MAS DE CUATRO DIAS).
FST FUERA DE SERVICIO TRANSITORIO (CUATRO DIAS O MENOS).
TR TRANSFERIDO.
OC OTRAS CAUSAS.

Jefe Departamento Material

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro
Jefe Departamento ... y Programas ...

COPIA Nº

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

BUENOS AIRES

09 - ABR - 82

MLV 82

ANEXO "FOXTROT" (PERSONAL) AL PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".

I - PARTE

SITUACION

1. La Fuerza Aérea y parte de sus actuales dotaciones de personal Militar Superior Subalterno y Tropa se encuentra afectada al presente plan.

2. A los efectos de lograr la máxima aptitud operativa de los medios a disposición, se ha resuelto reedristribuir los efectivos existentes en sus Unidades (Asentamiento de Paz), para integrar las dotaciones de combate de las BBAAMM desplegadas.

ADMINISTRACION DE PERSONAL

Mantenimiento de los efectivos.

Cálculo de Bajas

3. Las bajas se estimarán aplicando el siguiente porcentaje:

1º) Navegantes:

a) En combate: 1,5%

b) No en combate: 0.3%

2º) No navegantes: 1%

Reemplazos:

1º) Los reemplazos de las Unidades Aéreas y terrestres, podrán realizarse, quedando sujetos a la evolución de las acciones y disponibilidades de este Comando.

Prisioneros de Guerra.

4. El Organo Personal de cada Unidad procederá a:

1º) Incomunicar inmediatamente al personal capturado.

ES COPIA

Vicecomodoro ... GARCIA
Jefe Departamento Planes y Programas AGS.

2º) Dar intervención al Organo Sanidad, quién deberá evaluar el estado sanitario, dejando constancia en ficha correspondiente. (Certificaco Sanitario).

3º) Coordinará con los organos de su Comando:

a) A-2: De la realización del interrogatorio primario.

b) A-3: Todo lo relativo a custodia y seguridad del prisionero.

c) A-4: Lo relacionado con alojamiento, vestuario y alimentación.

4º) Cumplimentadas las etapas precedentes, procederá a trasladar a los prisioneros de guerra a las instalaciones que organice el Comando de F.A.S.

5º) Los informes correspondientes, serán elevados por los Comandantes a la Jefatura Logística del EMFFAA (EMC).

Personal Propio Tomado Prisionero.

5. El Organo Personal en coordinación con Inteligencia, instruirá a todo el personal sobre los siguientes aspectos:

1º) Forma de identificarse (Grado, Apellido, Nombre y Nº de Identificación).

2º) Forma de comunicación (por intermedio de la Cruz Roja Internacional).

3º) Deberes y Derechos de los prisioneros de guerra (Ver Apéndice 5 "Asuntos Jurídicos" del Anexo Personal ("BRAVO") - PC CAE-81.

Personal Civil.

6. En caso de extrema necesidad, podrá recurrirse al empleo directo de mano de obra y medios en la zona de despliegue, de acuerdo a la Ley Nº 20.318 "Servicio Civil de Defensa" y lo estipulado en el Apéndice 5 del Anexo "BRAVO" Personal del PC CAE-81.

MANTENIMIENTO DE LA MORAL

Consideraciones Generales.

7. Los señores Jefes de las Unidades empeñadas en los respectivos despliegues, dispondrán durante el desarrollo de las operaciones la realización de actividades de adiestramiento, y una acción tendiente a incrementar el espíritu de cuerpo y combativo.

8. Asimismo con este mismo fin, se brindará al personal permanente información sobre la evolución del conflicto, a fin de mantener un buen estado anímico, evitar rumores y relajamientos de la disciplina.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

Servicio Religioso.

9. Deberá ser previsto por el Jefe de Unidad y orientada su actividad a la asistencia espiritual del personal combatiente, prestando auxilio a enfermos y heridos; conforme a la situación imperante,podrán recurrir asimismo, al auxilio de sacerdotes del área más cercana.

Finanzas.

10. El Organo Contable preverá a partir de la distribución del presente Plan, la vigencia de las Normas Administrativas para Contrataciones en Operativos de Seguridad y Defensa (Res.Esp. "S" Nº 72 (CACFA) de fecha 06-OCT-78).

11. Asimismo se utilizará el régimen contable financiero (Disp "S" Nº 5 (DGCF) de fecha 18-OCT-78),hasta tanto sea aprobada una nueva disposición.

Rotación.

12. Se prevé rotación de personal durante el desarrollo de las operaciones.

Registro Necrológico.

13. Es responsabilidad de los organismos base Sanidad y Personal de cada Unidad, organizar los depósitos y llevar los registros de fallecidos.

14. Las tareas particulares correspondientes a la identificación de cadaveres, efectos personales, ubicación final de los restos del personal fallecido y el registro de baja, se cumplimentarán de acuerdo con lo previsto en el Anexo "BRAVO" Personal del PC CAE-81.

MANTENIMIENTO DE LA SALUD.

15. Los organismos Sanidad serán los responsables de adoptar las medidas conducentes a evitar que el personal pueda contraer enfermedades infectocontagiosas y las profilácticas, debiendo llevar un estricto control del estado psicofisiológico de las tripulaciones.

DISCIPLINA, LEY Y ORDEN

16. Los Jefes de las BBAAMM, mantendrán el control y seguridad sobre las áreas de su responsabilidad, para evitar la acción de elementos subversivos o disociadores, que intenten provocar disturbios.

17. Los Jefes de Unidades podrán delegar en el personal de justicia, la ejecución de toda investigación y la instrumentación de todo tipo de actuaciones que fuera menester realizar; asimismo procederán ante todo hecho delictivo cometido por militares y/o civiles sujetos a jurisdicción militar, conforme a lo determinado en el Apéndice 5 - "Asuntos Jurídicos " del Anexo Personal del PC CAE-81.

ES COPIA

Visto ... H. [illegible]NANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

SECRETO

II - PARTE

TAREAS

FASE DESPLIEGUE.

18. La oportunidad de ejecución de las diferentes tareas ordenadas, se pondrán en vigencia a partir de la recepción del presente Plan.

I BRIGADA AEREA

19. Deberá:

1º) Desplegar la Compañía de Defensa a la BAM MLV, con la excepción de la Sección Antiaérea.

2º) Coordinar con la VII Brigada Aérea, la recepción del personal de la Sección Antiaérea de esa Unidad, que completará la Compañía de Defensa.

II BRIGADA AEREA

20. Deberá:

1º) Desplegar el personal de tripulantes y el que constituye el Apoyo Técnico y el Sostén Logístico a la BAM TRE, para apoyar la operación de los aviones MK-62.

2º) Desplegar a la BAM TRE el personal operativo para integrar las dotaciones de los escalones de Seguridad y Defensa.

3º) Desplegar el personal operativo y el apoyo técnico y logístico necesario, para integrar el Centro Aerofotográfico en la BAM CRV.

4º) Desplegar el personal operativo y el apoyo técnico necesario del Grupo 1 de Comunicaciones Escuela, a los efectos de integrar las redes de comunicaciones.

5º) Desplegar a la BAM CRV la tripulación para apoyar la operación del avión G-II Fotográfico.

6º) Alistar el personal de tripulaciones, el que constituye el apoyo técnico y logístico, para formar con los aviones LJ 35-A, un Escuadrón de Diversión y/o guiado de los aviones de combate, hacia la flota naval inglesa.

ES C[illegible]

Vic[illegible] BERNARDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas [illegible]

III BRIGADA AEREA

21. Deberá:

1º) Desplegar el personal de Tripulantes, y el que constituye el Apoyo Técnico y el Sostén Logístico necesario a la BAM MLV, para apoyar la operación de los Aviones IA-58.

2º) Desplegar el personal de Tripulantes, y el que constituye el Apoyo Técnico y el Sostén Logístico necesario a la BAM SCZ, para apoyar la operación de los Aviones IA-58.

3º) Desplegar a la BAM SCZ el personal operativo para integrar las dotaciones de los escalones de seguridad y defensa.

4º) Desplegar el personal de Tripulantes, y el que constituye el escalón técnico y logístico necesario al AD PTA, para apoyar la operación de los aviones IA-58.

5º) Desplegar el personal de Operadores, y el que constituye el escalón técnico y necesario que integra los ECAS, para la BAM MLV.

IV BRIGADA AEREA

22. Deberá:

1º) Desplegar el personal de tripulantes y el que constituye el apoyo técnico y el sostén logístico necesario, a la BAM SJU, para apoyar la operación de los aviones A4C.

2º) Desplegar a la BAM SJU el personal operativo que integra los escalones de seguridad y defensa.

V BRIGADA AEREA

23. Deberá:

1º) Desplegar el personal de tripulantes y el que constituye el apoyo técnico y el sostén logístico necesario, a la BAM GAL, para apoyar la operación de los aviones A4B.

2º) Desplegar el personal operativo y el apoyo técnico y sostén logístico necesario de las TRES (3) Baterías Antiaérea de Cañón RH a las BBAAMM de SJU, SCZ y TRE respectivamente.

3º) Coordinará con la BAM GAL para la asignación de personal que integrará el Organo de Operaciones de la mencionada Unidad.

Vicec... ...NANDEZ
Jefe Departamento ... y Programas ...

VII BRIGADA AEREA

24. Deberá:

1º) Desplegar el personal de tripulantes y el que constituye el apoyo técnico y al sostén logístico necesario a la BAM MLV, para apoyar la operación de los Helicópteros BELL 212 y CHINOOK.

2º) Desplegar la Sección Antiaérea de la Ca de Defensa a la BAM MLV, para completar la Compañía de Defensa de la I Brigada Aérea.

3º) Desplegar el personal de tripulantes y el apoyo técnico necesario a la BAM CVR, para apoyar la operación del avión Merlin IV, para la evacuación sanitaria.

4º) Desplegar el personal de tripulantes y el apoyo técnico necesario a las BBAAMM SJU, TRE y SCZ, para apoyar operaciones de Helicópteros HUGHES y/o los que allí se desplie guen.

IX BRIGADA AEREA

25. Deberá:

1º) Alojar al Estado Mayor del CFAS y constituír con el personal de su dotación la BAM CRV, incrementando su capacidad de alojamiento, racionamiento y asistencia sanitaria, para satisfacer las necesidades de las unidades desplegadas en la misma.

2º) Brindar el apoyo técnico y logístico necesario, a todas las aeronaves que operen en su aeródromo y/o las que pudieran hacerlo.

BAM RIO GALLEGOS

26. Deberá:

1º) Desplegar el personal operativo y el que constituya el apoyo técnico y el sostén logístico necesario a la BAM MLV para la operación de una Batería Antiaérea de Cañones RH.

2º) Incrementar su capacidad de alojamiento, racionamiento y asistencia sanitaria, para satisfacer las unidades desplegadas en la misma.

FASE ALISTAMIENTO.

27. Durante esta Fase, las unidades incrementarán la capacitación y el adiestramiento de todo su personal, implementando los esquemas orgánicos correspondientes.

ES COPIA [illegible]

Vicec... [illegible] ...NANDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas Acc.

28. Las Brigadas Aéreas que no han desplegado la totalidad de sus aviones, mantendrán el resto del material aéreo en servicio, como reserva operativa de los AADD de despliegue.

FASE EJECUCION.

29. No se imparten órdenes.

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe Estado Mayor
Comando Aéreo Estratégico

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

APENDICES:

Nº 1: Sanidad.

COPIA Nº
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
BUENOS AIRES
09 ABR - 82
MLV 82

APENDICE 1 (SANIDAD) AL ANEXO FOX-TROT (PERSONAL) AL PLAN OPS Nº 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".

ORGANIZACION

1. La Orgánica de Sanidad para el plan de campaña del Comando Fuerza Aérea Sur, se hará en base a tres escalones.

Primer Escalón

2. Se constituyó en base a tres tipos de Organismos de Sanidad (OS), que se determinará de acuerdo con la cantidad probables de bajas a asistir.

3. Estos tres tipos, cuyo cuadro Orgánico figura en agregados 1 a 3, son los siguientes:

1º) Escuadrón Sanidad de Base Aérea (ESBA)

2º) Servicio de Sanidad de Base Aérea (SSBA)

3º) Puesto Socorro de Base Aérea (PSBA)

Segundo Escalón

4. Está integrado por el hospital seleccionado por el Comandante de la FAS en Comodoro Rivadavia.

Tercer Escalón

5. Lo constituye el Hospital Aeronáutico Central.

Otros Organismos de Sanidad

- División Sanidad del A-1.

6. Un Oficial Jefe del Escalafón Medicina, se desempeñará en la FAS, a fin de coordinar y asesorar al A-1 sobre las actividades

- ///.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. FERNANDEZ
Jefe Depto ... Planes y Programas ...

de los Organismos de Sanidad del primer y segundo escalón.

- Oficial de coordinación para Evacuación Aeromédica (OCEM).

7. Un Oficial del Escalafón Medicina, designado por el Jefe del OS de cada Unidad, se desempeñará como OCEM, para coordinar los requerimientos de Evacuaciónes Aeromédicas provenientes de otras - FF.AA., recepcionados por la Unidad.

8. Para aquellos Hospitales de Evacuación de otras FF.AA. que no se encuentren en proximidades de Unidades de Fuerza Aérea, la Dirección General de Sanidad (DGS), pondrá a disposición a requerimiento de cada Comando, el Oficial Médico especialista para desempeñarse como OCEM, el que será destacado en los Hospitales mencionados, con los medios e instalaciones de dichos establecimientos, para determinar en definitiva la necesidad de evacuación de acuerdo con las normas establecidas en tiempo de paz.

Tarea de los Organismos de Sanidad

9. Satisfacer las necesidades psicofisiólogicas y sanitarias del Personal Militar Superior, Subalterno, Tropa y Civil de la Fuerza Aérea en Operaciones y efectuar evacuaciones aeromédicas de acuerdo con la disponibilidad del material aéreo y sujeto a las normas vigentes en la materia.

Información General

10. Los Organismos de Sanidad correspondientes al Primer Escalón, han sido concebidos con complejidad creciente a saber: PSBA, - SSBA, ESBA.

11. Estos Organismos, podrán transformarse aumentando su complejidad o disminuyendola con sólo modificar en cuanto a medios materiales la cantidad del definido "Equipo Médico de Movilización - para 15 pacientes (EM-15 - Circular Técnica N° 2/77 de la DGS), en consecuencia la cantidad de EM-15 a asignar para cada OS del Primer Escalón, está determinado en función del efectivo de cada Unidad.

12. Este equipo está diseñado para la atención de urgencia o nó de 15 pacientes en un Aerodromo de Campaña.

13. Todos los OS se apoyarán en un Hospital Militar o Civil cercano a cada Base Aérea.

- /// -

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

14. La Fuerza Aérea mantendrá operaciones en un contexto de 60 días, por lo cual la asistencia del personal se basará en mantenerlo en servicio durante ese lapso.

15. Cada OS atenderá a heridos y enfermos de su BAM dentro de su jurisdicción y sólo evacuará al Segundo o Tercer Escalón los heridos y/o enfermos en las siguientes circunstancias:

1°) Cuando no pueda brindársela con los medios locales disponibles una asistencia adecuada, utilizando en este caso el Sistema de Evacuación Aeromédica (SEAM) que se disponga en el Teatro.

2°) Cuando una vez prestada la asistencia adecuada, el tiempo probable de la curación exceda de sesenta (60) días y unicamente aprovechando plazas disponibles en los aviones que regresen y cuya ruta sea coincidente, con el destino de los pacientes.

16. El material de Sanidad necesario para la asistencia de 25 enfermos y/o heridos evacuados por modo aéreo será satisfecho con los "Botiquines de Evacuación Aeromédica" (BEM 25 - CTA 2/77 de la DGS) provistos a las Unidades de la Fuerza.

17. Los problemas asistenciales, deberán solucionarse con los medios disponibles en cada BAM, ajustándose a las "Normas Técnicas para el tratamiento de Bajas" (CTA - 2/78 de la DGS), evitando recargar el SEAM.

18. Cuando los medios propios sean insuficientes, se podrá disponer de instalaciones, personal y elementos del ámbito civil existentes dentro de su jurisdicción y considerados necesarios (Ver apéndice "Asuntos Jurídicos" - Agregado: "Servicio Civil de Defensa" y "Efectos Patrimoniales da la Guerra - Requisición").

19. Básicamente no se modificarán, las estructuras orgánicas de los Hospitales Civiles en que se apoyan los OS para permitir el normal funcionamiento de los mismos, sin embargo se dará prioridad a los requerimientos formulados por los OOSS de las Unidades de la Fuerza Aérea.

20. Todos los Organismos de Sanidad del Primer Escalón deberán prestar asistencia sanitaria, a las bajas de Fuerza Aérea que se produzcan en el área de su jurisdicción, de acuerdo al siguiente esquema

1°) Las Bajas serán concentradas en el Organismo de reunión y clasificación de heridos, donde se determinará la prioridad y el

- /// -

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento Planes y Programas Log.

lugar de atención de cada uno de ellos.

2°) Luego de esta etapa, el herido o enfermo podrá ser asistido por el Organismo Primeros Auxilios y permanecer con tratamiento ambulatorio en la Base o deberá ser trasladado para su internación y/o mejor tratamiento a la Unidad Asistencial de Apoyo.

3°) El Organismo Evacuación, será responsable de trasladar los pacientes a la Unidad Asistencial de Apoyo y de concentrar los pacientes que deben ser evacuados por vía aérea, cuando así se disponga. En este último caso mientras permanezcan a la espera de la evacuación, se le continuarán los tratamientos indicados.

4°) El Depósito de cadáveres, se instalará en un local de la Bas hasta que los mismos sean evacuados a la morgue de la Unida Asistencial de Apoyo.
El OS, tendrá la tarea de identificar los cadáveres a efecto del Organismo Personal de la Unidad.
Los cadáveres se mantendrán en la morgue de la Unidad Asistencial, hasta su sepultura en un cementerio militar temporal o en cementerio civil, que el Jefe de Unidad destine a tal efecto.

5°) El Jefe OS, será responsable de determinar la necesidad y/o prioridad de evacuación de pacientes, fuera del Teatro de Opraciones.

6°) En caso de ser necesaria una evacuación, hacia los Hospitale Aeronáuticos del Segundo o Tercer Escalón, lo harán utilizando los aviones que regresen; en este caso en razón de que estos aviones podrán no contar con equipo médico, los enfermos a trasladar no deberán necesitar tratamiento durante el vuelo. De ser imperioso evacuar un paciente, por que no puede ser asistido en la Unidad Asistencial de Apoyo y el mismo requiere control médico durante su evacuación, requerirá al Jefe de Unidad la utilización de un avión sanitario.

21. El Oficial de Coordinación para Evacuaciones Aeromédicas (OCEM), deberá:

1°) Mantener actualizados sus conocimientos sobre evacuación aermédica, (CIA - 2/77 de la DGS).

- /// -

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. HERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aso.

2°) Desplegar a la sede del Comando para el que fué designado, para su posterior redespliegue al Hospital de Evacuación de la Fuerza Armada, donde prestará servicios por orden del CFA.

3°) Asesorar al Director del Hospital de Evacuación, sobre las normas que rigen las Evacuaciones Aeromédicas, coordinar los requerimientos ante el CFA y colaborar con el personal del Hospital, en los procedimientos de embarques en los aviones de la Fuerza.

22. Los Hospitales Aeronáuticos del Segundo Escalón deberán:

1°) Recepcionar y prestar asistencia sanitaria al personal evacuado del Primer Escalón en forma completa, evitando salvo en casos excepcionales. las evacuaciones de pacientes al Hospital Aeronáutico Central, en razón del lapso en que la Fuerza Aérea desarrollará sus operaciones.

2°) Mantener la Orgánica actual de funcionamiento, adecuandolá a las necesidades operativas.

Tarea

23. Los Comandos, Organismos y Unidades que en cada caso se especifican, cumplirán las siguientes tareas:

FASE I

Despliegue

24. La II Brigada Aérea desplegará con destino BAM TRELEW a siguiente personal y material de sanidad:

May. CAUSSAT, Leandro (E.Med.)

May. DAGOTTO, Ruben (E.Bioq)

1er. Ten. LEGUIZAMON, Oscar (E.Odt.)

1er. Ten. GONZALEZ, Daniel (E.Med.)

Cinco (5) Suboficiales Enfermeros.

Seis (6) Soldados camilleros.

- /// -

ES COPIA ... ORIGINAL

Tres (3) E.M. 15 con el material de consumo necesario para sesenta (60) días de operaciones.

25. La III Brigada Aérea desplegará con destino BAM SANTA CRUZ el siguiente personal y material de sanidad:

Cap. PEREZ VILLAR, Alfredo (E.Med.)

1er. Ten. BEGUERI, Marcelo (E.Med.) del HAC

1er. Ten. PEUCHOT, Luis (E.Med.)

1er. Ten. CALDEANO, Rubén (E.Odt.)

1er. Ten. FERRERO, Hugo (E.Bioq)

Cuatro (4) Suboficiales Enfermeros

Cuatro (4) Soldados Camilleros

Cuatro (4) E.M. 15 con el material necesario para sesenta (60) días de operaciones.

26. La IV Brigada Aérea desplegará con destino BAM SAN JULIAN el siguiente personal y material de sanidad:

Vcom. CRESPIN, Hugo (E.Med.)

Cap. CARRETERO, José A. (E.Med.)

1er. Ten. PASTORE, Alberto (E.Bioq)

1er. Ten. MASSARELLI, Rubén (E.Odt.)

1er. Ten. SANCHEZ HERNANDEZ (E.Med.)

Cinco (5) Suboficiales Enfermeros [illegible])

Cinco (5) Soldados Camilleros

Cinco (5) E.M.15 con material de consumo necesario para sesenta (60) días de operaciones.

Uno (1) E.M.H. 70.

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Asg.

27. La Dirección General de Sanidad desplegara con destino BAM MLV al siguiente personal y material de Sanidad:

My ESPINIELLA Fernando (E Med)

My MARTIN Juan (E Med)

My STURTECKY Roberto (E Odt)

Cap TERPINIAN Carlos (E Bioq)

1er Ten MIRANDA ABOS Fernando (E Med)

S Aux ORTIZ Carlos (Enf)

C.P. QUIROGA Osvaldo (Enf)

Dos EMH 70 completos

Comodoro ALBERTO ARMANDO FERRARIS
A-1
Comando Aéreo Estratégico

COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecom ... BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

COPIA Nº
COMANDO AEREO
ESTRATEGICO
BUENOS AIRES
07 ABRIL 82

ANEXO "GOLF" (FINANZAS) AL PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82
MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS

ORGANIZACION:

La del Cuerpo del Plan.

I - PARTE
SITUACION

1. El proceso para generar el apoyo presupuestario derivado de la planificación serán conceptuados como "Gastos Extraordinarios" y su responsabilidad de obtención se radica a nivel Comando en Jefe de la Fuerza Aérea.

2. La clasificación contable y económica de las erogaciones se ajustará al clasificador vigente, siendo de aplicación las siguientes Partidas:

Partida Principal 1150 - Servicios Extraordinarios

Partida Principal 1290 - Bienes y Servicios no Personales sin Discriminar

Partida Principal 1293 - Bienes y Servicios no Personales sin Discriminar "M.E"

Partida Principal 4190 - Bienes de Capital sin Discriminal

II - PARTE
EJECUCION

3. Concepto de la Operación:

1º) El régimen de apoyo financiero para el cumplimiento de las previsiones y operaciones preve que las Unidades formalicen sus presupuestos ante el CAE.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aéreos

2°) Las necesidades cuyo tiempo de solución y/o ejecución exijan ser atendidas de inmediato, serán absorbidas con los fondos disponibles en las Unidades y posteriormente se elevará al CAE los requerimientos de reintegros que correspondan, con la justificación conceptual del gasto.

3°) La estructuración de las previsiones presupuestarias para el apoyo a las operaciones se basará en el criterio de presupuestos separados e independientes para cada Fase.

4°) El apoyo financiero se desarrollará en las siguientes Fases:

a) Alistamiento

b) Despliegue

c) Operaciones

d) Repliegue

4. A tal efecto los Jefes de Unidades de Paz deberán:

1°) Evaluar y elevar los requerimientos de fondos y/o créditos por mensaje al CAE, el que será informativo a la DGCF.

2°) Las Unidades que no dependan del COA elevarán a sus respectivos Comandos los requerimientos presupuestarios pertinentes.

3°) Ajustar el empleo de los recursos financieros a las Normas de la Reglamentación Jurisdiccional de la Ley 20.124.

4°) Efectuar las contrataciones previstas y administrar las erogaciones vinculadas con el traslado a los lugares de despliegue.

5. Los Jefes de Unidades y BBAAMM desplegadas deberán:

1°) Elevar los requerimientos presupuestarios para las Fases de Despliegue (Funcionamiento) y Operaciones (30 días de Operaciones) y Repliegue, al CAE (A - 5 Finanzas).

2°) Informar en forma inmediata a la DGCF y CAE la apertura de Cuentas Corrientes Oficiales en la Sucursal del Banco de

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

la Nación Argentina del lugar de despliegue, consignando los siguientes datos: Banco - Sucursal - Dirección - Teléfono y Código Postal - Denominación y Número de Cuenta.

3°) Mantener relación orgánica-administrativa con sus respectivos CCAATTOO, para la atención de sus necesidades financieras.

4°) Administrar en forma solidaria con el Oficial de Finanzas los créditos y/o fondos según las normas vigentes y aquellas que se implementen por la CACFA y DGCF.

5°) Ordenar la confección de las rendiciones de cuentas en la forma y oportunidad que determine la DGCF.

6°) Establecer el régimen contable-financiero para las Unidades de la Fuerza Aérea afectadas al Plan de Operaciones N° 2/82, en un todo de acuerdo con la similar Disposición Secreta N° 5 de fecha 18 OCT 78, hasta tanto sea aprobada la nueva Disposición que regule el régimen enunciado.

7°) En la Fase Repliegue se deberá cumplimentar lo siguiente:

a) Cancelación de las deudas y compromisos contraídos localmente; b) cierre de la cuenta corriente Bancaria y transferencia de los fondos remanentes, según instrucción que recibirán de sus respectivos CCAATTOO; c) Ordenar la confección de las rendiciones de cuentas correspondientes al cierre de la gestión económico-financiera, de acuerdo con las Normas que implemente la CACFA y DGCF; d) Efectuar las contrataciones previstas y administrar las erogaciones vinculadas con el Repliegue.

6. Instrucciones de coordinación:

1°) Todo el personal que despliegue de sus asientos naturales percibirá una compensación por viáticos del 20% por el término de DIEZ (10) días, según su jerarquía. Posteriormente se

Vicecom...

Jefe Departamento ... Acc/

determinará la única compensación que percibirá el citado personal.

2°) Para el personal que deba cumplir comisiones aisladas sin que cuente con apoyo de alojamiento y racionamiento, se le liquidarán las compensaciones que correspondan.

3°) Cada CCAATTOO emitirá las Normas de detalle complementarias del presente Plan a fin de asegurar el objetivo de apoyo a las operaciones.

4°) La DGCF y la CACFA emitirán las normas legales que regularán las tareas técnico-contables del Area Finanzas.

7. Comando y Comunicaciones:

1°) Puesto Principal: Departamento Economía COA
Red Militar N° 322 - Teléfono Cóndor: 392-7333/4444 Int 2843 y 2840.

2°) Puesto Alternativa: VII Brigada Aérea (División Economía)
Teléfono 629-6426

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe Estado Mayor CAE

APENDICES:

Apéndice 1: Presupuesto de las erogaciones vinculadas con la Fase Alistamiento.

Apéndice 2: Presupuesto de las erogaciones vinculadas con la Fase Despliegue - Momento Desplazamiento.

ES COPIA FIEL ... [illegible]

Vicecomodoro JORGE [illegible] BERNARDEZ
Jefe Departamento [illegible] Programas [illegible]

Apéndice 3: Presupuesto de las erogaciones vinculadas con la Fase Despliegue - Momento Funcionamiento y Fase Operaciones.

Apéndice 4: ~~Presupuesto de las erogaciones vinculadas con la Fase~~ Repliegue.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible] Programas Acc.

Copia Nº
Comando Aéreo Estratégico
BUENOS AIRES
07 ABR 82

APENDICE 1 - (Presupuesto de las erogaciones vinculadas con la Fase Alistamiento) al ANEXO "GOLF" (Finanzas) AL PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82

C O N C E P T O	MONTO EN $	REFERENCIAS
GASTOS EN PERSONAL		
1150 - Servicios Extraordinarios		
BIENES Y SERVICIOS		
1290 - Racionamiento en especies		
- Gastos de Oficina		
- Gastos de Conservación:		
Vehículos		
Infraestructura (BBAAMM de despliegue)		
Armamento		
Aviones		
Otros		
- Gastos de Sanidad		
- Gastos de Limpieza		
- Gastos de Seguridad		
- Eventuales		
EQUIPAMIENTO		
4190 - Máquinas y Herramientas		
- Aparatos e Instrumentos		
- Instalaciones Internas		
- Eventuales		
TOTAL GENERAL		

NOTA: Deberá incorporarse como agregado al presente apéndice el detalle analítico de la erogación por cada uno de los rubros expresados.

Lugar y fecha:

Firma de la autoridad responsable:

Vcom TITO GERMAN OVIEDO
Jefe Dto Finanzas CAE

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro ... H. FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas CAE

Copia Nº
Comando Aéreo Estratégico
BUENOS AIRES
07 ABR 82

APENDICE 2 (Presupuesto de las erogaciones vinculadas con la Fase Despliegue - Momento Desplazamiento) AL ANEXO "GOLF" (Finanzas) AL PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82

CONCEPTO	MONTO EN $	REFERENCIAS
BIENES Y SERVICIOS		
1290 - Racionamiento en ruta		
- Cantina		
- Combustibles y Lubricantes		
- Conservación de Vehículos		
- Contratación de Alojamiento		
- Contratación de Transporte		
- Pasajes		
- Comunicaciones		
- Eventuales		
TOTAL GENERAL		

NOTA: Deberá incorporarse como agregado al presente apéndice el detalle analítico de la erogación por cada uno de los rubros expresados.

Lugar y Fecha:

Firma de la autoridad responsable:

Vcom TITO GERMAN OVIEDO
Jefe Dto Finanzas CAE

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas

Copia Nº
Comando Aéreo Estratégico
BUENOS AIRES
07 ABR 82

APENDICE 3 - (Presupuesto de las erogaciones vinculadas con la Fase Despliegue Momento Funcionamiento y Fase Operaciones) al ANEXO "GOLEA" (Finanzas) AL PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82

C O N C E P T O	MONTO EN $	REFERENCIAS
BIENES Y SERVICIOS		
1290 - Racionamiento en especies		
- Cantina		
- Combustibles y lubricantes		
- Gastos de Oficina		
- Gastos de Conservación:		
Vehículos		
Infraestructura		
Armamento		
Aviones		
Otros		
- Gastos de sanidad		
- Gastos de limpieza		
- Gastos de seguridad		
- Contratación de transporte		
- Contratación de alojamiento		
- Comunicaciones		
- Eventuales		
EQUIPAMIENTO		
4190 - Máquinas y Herramientas		
- Aparatos e Instrumentos		
- Instalaciones Internas		
- Otros bienes		
TOTAL GENERAL		

NOTA: Deberá incorporarse como agregado al presente apéndice el detalle analítico de la erogación por cada uno de los rubros expresados.

Lugar y fecha:
Firma de la autoridad Responsable:

Vcom TITO GERMAN OVIEDO
Jefe Dto Finanzas CAE

ES COPIA [illegible]

Vicecom [illegible] BERNARDEZ
Jefe Departamento [illegible] y Programas [illegible]

Copia Nº
Comando Aéreo Estratégic
BUENOS AIRES
07 ABR 82

APENDICE 4 - (Presupuesto de las erogaciones vinculadas con la Fase Repliegue) AL ANEXO "GOLF" (Finanzas) AL PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82

CONCEPTO	MONTO EN $	REFERENCIAS
BIENES Y SERVICIOS		
1290 - Racionamiento en ruta		
- Cantina		
- Combustibles y Lubricantes		
- Conservación de Vehículos		
- Contratación de Alojamiento		
- Contratación de Transporte		
- Pasajes		
- Comunicaciones		
- Eventuales		
TOTAL GENERAL		

NOTA: Deberá incorporarse como agregado al presente apéndice el detalle analítico de la erogación por cada uno de los rubros expresados.

Lugar y fecha:

Firma de la autoridad responsable:

Vcom TITO GERMAN OVIEDO
Jefe Dto Finanzas CAE

ES COPIA

Programas Acc.

ANEXO "HOTEL" (COMUNICACIONES) AL PLAN DEL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR (FUERZA AEREA).

I - SITUACION

I.1. Se crea el Comando Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

1º) Depende del Comité Militar.

2º) Recibe y transmite información con Malvinas, Comando Aéreo Estratégico y Comando de la Fuerza Aérea Sur.

3º) Ubicación en Puerto Belgrano.

II - ENLACES

II.1. Puesto Comando Teatro de Operaciones del Atlántico Sur con Puesto Comando Malvinas:

1º) Medio de enlace: H.F. (Cifrado)

2º) Modo: A3J.

3º) Red: Armada (Cifrado).

4º) Alternativa: Fuerza Aérea (Cifrado) (GRINEL).

II.2. Puesto Comando Teatro de Operaciones del Atlántico Sur con Puesto Comando del CAE:

II.2.1. Principal

Circuitos de Voz y TTY

1º) Canal telefónico Punto a Punto con cifrador (MAPA).

2º) Canal Telegráfico Punto a Punto con cifrador (LINCE).

3º) Red Militar, a través de la Red Privada de la Armada.

4º) Línea telefónica pública con cifrador (MAPA) (Apéndice 1)

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Jefe Departamento Planes y Programas Aeo.

KoS

5º) Redes normales de teletipo de Fuerza Aérea y Armada (Dicom - Servicio de Comunicaciones Navales).

Enlaces por H.F.:

1º) Red de la Armada (Cifrado).

2º) Red de Conducción Aérea Estratégica (Cifrado) (GRINEL).

II.2.2. Alternativa:

II.2.2.1 Se hará a través del Puesto de Comando del Comando de la Fuerza Aérea Sur.

1º) Canal telegráfico punto a punto, con cifrador (LINCE).

2º) Canal telefónico punto a punto, con cifrador (MAPA).

Enlace por HF:

Red de Conducción Aérea Estratégica (GRINEL).

II.3. Puesto Comando del Comando Fuerza Aérea Sur con Puesto de Comando del CAE.

Circuitos de Voz y TTY.

1º) Canal telefónico Punto a Punto.

2º) Red Militar.

3º) Línea Telefónica Pública (Apéndice 1).

4º) Red de teletipo de Fuerza Aérea con cifrado.

Enlace por H.F.:

Red de Conducción Aérea Estratégica (GRINEL).

III - MEDIDAS DE COORDINACION (En las redes de Fuerza Aérea y el Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur).

1º) Oficial de la Fuerza Aérea de enlace de comunicaciones

COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecom... ...NANDEZ
Jefe Departamento ... y Programas Aca.

VI.2. Enlaces:

VI.2.1. Entre Comandos, de acuerdo a lo establecido en II, III, IV y V.

VI.2.2. Con los aviones de la Fuerza Aérea:

1º) Modo de operación: A3J.

2º) Indicativo de la Estación Móvil Aérea de la Fuerza Aérea:

- Estela.

- Mario.

3º) Indicativos del Puesto Comando del Comando Teatro de Operaciones del Atlántico Sur:

- Carlos.

Turno de Operación:

1º) Fase I : Previa: diurno 08:00 a 19:00 hs.

2º) Fase II: Intensiva: H-24.

3º) Las comunicaciones se realizarán normalmente a los .10 de cada hora. Ejemplo: 09:10 . . ., no siendo esto imprescindible.

Frecuencias de Operación:

1º) 16.160 MHz prioritaria.
2º) 16.300 MHz secundaria.
3º) 11.520 MHz.
4º) 10.630 MHz.
5º) 7.785 MHz.
6º) 6.905 MHz.

En el orden establecido.

VI.3. Medidas de Coordinación.

VI.3.1. Permanecerán en escucha las estaciones del Comando del Teatro de Operaciones, Comando de la Fuerza Aérea Sur y Comando Aéreo Estratégico.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

VI.3.2. Será cabecera el Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

VI.3.3. El Puesto de Comando del Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur, contará con un Oficial de Comunicaciones de la Fuerza Aérea para la coordinación correspondiente con la Armada.

VI.3.4. El Puesto de Comando del Comando de la Fuerza Aérea Sur, contará con un Oficial de Comunicaciones de la Armada para la coordinación correspondiente con Fuerza Aérea.

VII - CODIGO PARA INTERCAMBIO DE INFORMACION CON EL PUESTO DE COMANDO DEL COMANDO DEL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR.

VII.1. Aplicado para informar novedades sobre la exploración y reconocimiento (Apéndice 3).



Apéndices:

Nº 1 : Guía Telefónica
Nº 2 : Indicativos de Estaciones en H.F.
Nº 3 : Codigo de utilización.
Nº 4 : Plan de enlaces del Comando Aéreo Estratégico y Comando Fuerza Aérea Sur.

ES COPIA FIEL ... AL

Jefe Dep ... Armas Arg.)

APENDICE 1

GUIA TELEFONICA

1 - Puesto Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur (Puerto Belgrano) 091-801414 (MAPA).

2 - Puesto Comando del Comando Aéreo Estratégico (Buenos Aires - Edificio Cóndor) 311-9192 (MAPA).

3 - Comando de la Fuerza Aérea Sur (Comodoro Rivadavia - IX Brigada Aérea).

Conmutador:	0961-22094
	0961-22095
	0961-22092
	0961-24509
	0961-24510
Turno:	0961-24959 (Cifrador MAPA).
Jefe de Brigada:	0961-24241.

Comodoro D. [illegible] ANTONIO CAS[illegible]
Jefe Departamento Comunicaciones y [illegible]

ES COPIA [illegible]

V[illegible]
Jefe Dep[illegible]

169

APENDICE 2

INDICATIVOS DE ESTACIONES EN H.F.

1 - CAE (LR)
2 - CTOAS (LO)
3 - CFAS (LT)
4 - TRE (LC)
5 - SJU (LN)
6 - SCZ (LF)
7 - GRA (LS)
8 - GAL (LZ)
9 - MLV (LB)

Comodoro D. ENRIQUE ANTONIO CAS...
Jefe Departamento Comunicaciones y Electrónica

ES COPIA ... ORIGINAL

Vicec...
Jefe Depart... ...

APENDICE 3

CODIGO DE UTILIZACION

Claro	Codificado
1º) Vuelo Normal	Voy por "teléfono" (palabra clave "teléfono").
2º) Notificación de detección de buque enemigo con coordenadas latitud calle.... longitud a la altura.....	La "financiera" está en calle.... a la altura.. .... (palabra clave "financiera").
Cantidad de buques XXX puntos.	Las acciones subieron XXX puntos.
3º) Notificación de interferencias con coordenadas del avión de busqueda.	Estoy "parado" en ...... (palabra clave "parado").
4º) Notificación de abandono de área.	Me "vuelvo" (palabra clave "vuelvo").
5º) Emergencia.	Azul..... + Texto claro.

Comodoro D. ENRIQUE ANTONIO C...
Jefe Departamento Comunicaciones y ...

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JO... H. FERNANDEZ
Jefe Departamento Pl... y Programas Aéo.

APENDICE 4

PLAN DE ENLACES DEL COMANDO AEREO ESTRATEGICO Y COMANDO FUERZA AEREA SUR.

I - ENLACES (Agregados 1 y 2).

I.1. El Puesto de Comando del CAE mantendrá los siguientes enlaces principales:

1º) Comité Militar.

2º) Comando del Teatro de Operaciones del Atlantico Sur.

3º) Comando Aéreo de Transporte.

4º) Comando Aéreo de Defensa.

5º) Comando Fuerza Aérea Sur.

6º) BAM Malvinas.

7º) Con otras Unidades dependientes.

I.2. El Comando de la Fuerza Aérea Sur mantendrá los siguientes enlaces principales:

1º) Escuadrón MK 62 alojado en Trelew.

2º) Base Aérea Militar San Julian.

3º) Base Aérea Militar Santa Cruz.

4º) Base Aérea Militar Río Gallegos.

5º) Escuadrón M-V alojado en Río Grande.

6º) BAM Malvinas.

II - MEDIOS PARA EFECTUAR LOS ENLACES.

1º) Red Teleimpresora de la Fuerza Aérea.

2º) Red de Comando y Administración de la Fuerza Aérea.

3º) Red de Teléfonos Militares de la Fuerza Aérea.

4º) Servicio Móvil Militar Aéreo (Texto codificado).

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. FERNANDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas

5º) Servicio de Protección y Apoyo al Vuelo.

6º) Red de Jefatura II - Inteligencia.

7º) Red de Líneas Aéreas del Estado.

8º) Red de Meteorología.

9º) Medios de Comunicaciones del Servicio Público Nacional.

10º) Grupo 1 de Comunicaciones Escuela.

11º) Redes y Sistemas de Comunicaciones de las otras Fuerzas Armadas y de Seguridad.

III - MISION

III.1. Correspondiente al Plan.

IV - EJECUCION

IV.1. Las agrupaciones deberán ejercer el Comando y Control de las operaciones que realicen en las zonas de su responsabilidad.

IV.2. Para ello, deberán apoyarse en los medios de comunicaciones disponibles.

V - PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES.

V.1. Deberán ajustarse a los reglamentos vigentes.

V.2. Para cada caso particular, se especificarán los indicativos y de acuerdo con las instrucciones que imparta la Dirección de Comunicaciones (Comando de Regiones Aéreas).

VI - CLAVES Y/O CODIGOS

VI.1. En todos los casos se emplearán claves o códigos con el objeto de preservar la información del enemigo (Jefatura II)

VII - TAREAS

VII.1. La Dirección de Comunicaciones implementará los siguientes medios:

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Jefe Departamento Planes y Programas Aeo.

1°) UNA (1) línea telefónica y UNA (1) línea telegráfica Punto a Punto desde Puesto Comando del Comando Fuerza Aérea Sur con el Puesto de Comando asiento del Escuadrón MK-62 alojado en Trelew.

2°) UNA (1) línea telefónica y UNA (1) línea telegráfica Punto a Punto desde Puesto Comando del Comando Fuerza Aérea Sur con el Puesto de Comando de la Base Aérea Militar San Julián.

3°) UNA (1) línea telefónica desde el Puesto Comando del CAE con el Puesto de Comando Asiento del Escuadrón MK-62 alojado en Trelew.

4°) UNA (1) línea telefónica y UNA (1) línea telegráfica Punto a Punto desde Puesto de Comando del Comando Fuerza Aérea Sur con el Puesto de Comando de la Base Aérea Militar Santa Cruz.

5°) UNA (1) línea telefónica y UNA (1) línea telegráfica Punto a Punto desde Puesto Comando del Comando Fuerza Aérea Sur con el Puesto de Comando de la Base Aérea Militar Río Grande.

6°) Enlace Radioeléctrico (RTTY) entre CAE y MLV y CFAS.

7°) Asegurará el funcionamiento de las Redes de su responsabilidad.

VII.2. El Grupo 1 de Comunicaciones implementará las siguientes redes:

VII.2.1. Red de C.A.E.

Enlace con:

1°) Comando Fuerza Aérea Sur.

2°) Comando Teatro Operaciones Atlántico Sur.

3°) Base Aérea Militar Malvinas.

VII.2.2. Red del C.F.A.S.

Enlace con:

1°) Escuadrón MK-62 alojado en Trelew.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JO... H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Aco.

2°) Base Aérea Militar San Julián.

3°) Base Aérea Militar Santa Cruz.

4°) Base Aérea Militar Río Gallegos.

5°) Escuadrón M-V alojado en Río Grande.

6°) Base Aérea Militar Malvinas.

7°) Comando Teatro Operaciones Atlantico Sur.

VIII - ADMINISTRACION DE FRECUENCIAS

VIII.1. Se utilizarán las frecuencias y códigos establecidos.

1°) Corresponde al CAE para la Red del CAE.

2°) Corresponde al CFAS para la Red del CFAS.

IX - APOYO LOGISTICO

IX.1. Las Unidades deberán mantener y conservar su equipamiento haciendo uso de recursos presupuestarios, de los Organos Logísticos de la Fuerza Aérea (Dirección de Comunicaciones, Subdirección de Electrónica, Área Material Quilmes y de la Industria Privada).

IX.2. Se creará un II Escalón de Mantenimiento en el Comando Fuerza Aérea Sur, con personal del Área Material Quilmes y el Grupo 1 de Comunicaciones Escuela y medios de la Región Aérea Sur, lo que ha sido coordinado.

X - TAREAS COMPLEMENTARIAS DE LA DIRECCION DE COMUNICACIONES

X.1. La Dirección de Comunicaciones implementará además los siguientes enlaces:

1°) UNA (1) línea telefónica y UNA (1) línea telegráfica Punto a Punto desde Puesto Comando del Comando Aéreo Estratégico, y el Puesto Comando del Comando de Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas

2º) UNA línea telefónica Punto a Punto desde el Puesto Comando del Comando Fuerza Aérea Sur con Puesto Comando del Comando Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

3º) DOS (2) líneas telefónicas Punto a Punto desde el Puesto Comando del Comando Aéreo Estratégico con el Puesto Comando del Comando Fuerza Aérea Sur.

Nota: La línea telegráfica Punto a Punto entre el Comando Fuerza Aérea Sur y el Comando Teatro de Operaciones Atlántico Sur fue implementada por la Armada.

Comodoro D. ENRIQUE
Jefe Departamento Comunicaciones

Agregados:

Nº 1 : Redes: CAE-CFAS-CTOAS, en circuitos de Voz y TTY Punto a Punto (ENTEL-FA).

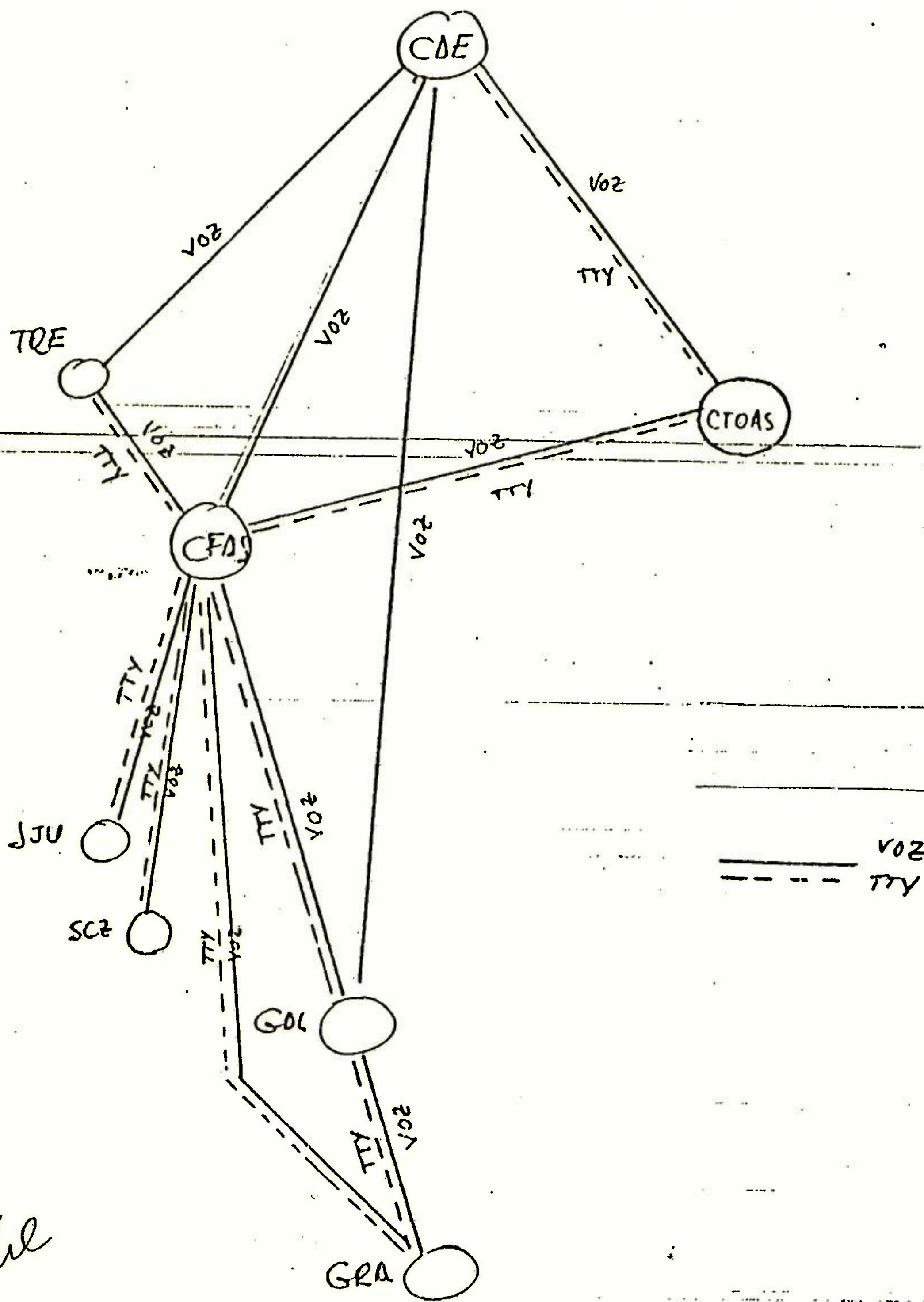
Nº 2 : Redes en HF del CAE-CFAS-CTOAS.

ES COPIA

Visto
Jefe Departamento Planes y Programas Acc.

AGREGADO 1

REDES : CAE- CFAS - CTOAS- EN CIRCUITOS DE VOZ Y TTY PUNTO A PUNTO (ENTEL - FA)



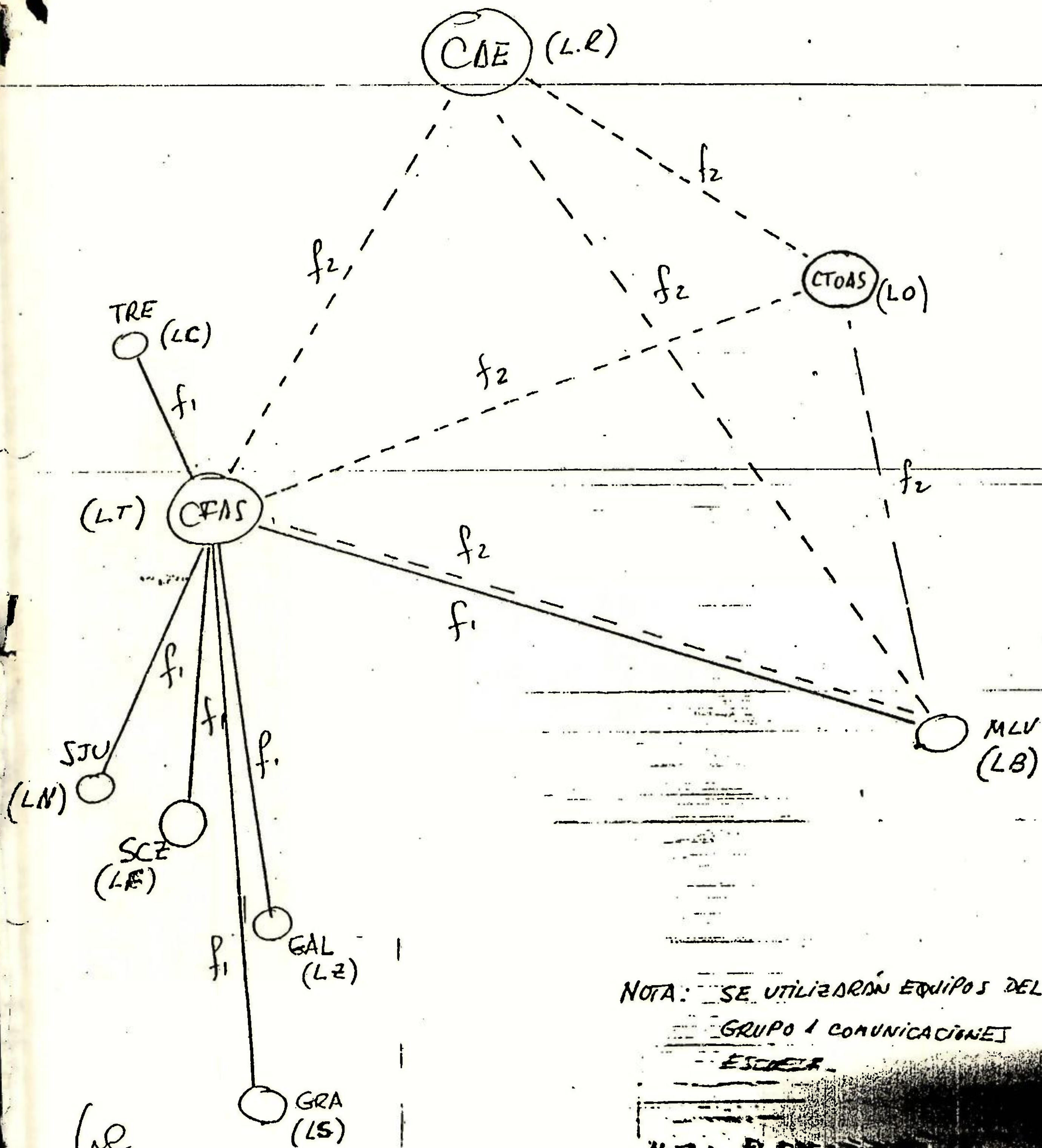
ES COPIA FIEL [illegible]

Jefe Depto. [illegible] y Programas [illegible]

177

AGREGADO 2

REDES EN HF DEL CAE - CFAS - CTOAS



NOTA: SE UTILIZARÁN EQUIPOS DEL GRUPO 1 COMUNICACIONES ESC[redacted]

NOTA: EL CAE [redacted] MISMAS FRECUENCIAS DEL CFAS MIENTRAS ÉSTAS RINDAN.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible] H. BERNARDEZ
Jefe Departamento Planes y Programas Acto.

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO

COPIA N° 05
BUENOS AIRES
07 -ABR-82
MLV

PLAN DE OPERACIONES N°2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA"

CARTOGRAFIA: Carta Aeronáutica E 1:1.000.000 Hojas: 3537, 3586, 3627, 3668, 3669, 3625 y 3626.

HUSO HORARIO: Hora local Argentina.

ORGANIZACION

- A: Comando Aéreo Estratégico.
- B: Comando Fuerza Aérea Sur.
- C: II, III, IV, V, VII y IX Brigadas Aéreas.
- D: Base Aérea Militar "RIO GALLEGOS" y "SAN JULIAN"
- E: Escuadrones Aéreos alojados en GRA y ZAR.
- F: Base Aérea "MALVINAS".

Medios de Apoyo Operativo y Logístico de:

- Jefatura II INTELIGENCIA.
- Dirección de Comunicaciones.
- Servicio Meteorológico Nacional.
- Dirección General de Sanidad.

Autoridades de coordinación

- EEMMGG.
- Comando de Material (Area Material Córdoba - Area Material Río Cuarto - Area Material Quilmes).
- Comando de Regiones Aéreas.
- Comando Aéreo de Defensa (GIVAE, G2VYCA, VI y VIII Brigadas Aéreas y BAM "MAR DEL PLATA").
- Comando de Instrucción.
- Comando de Operaciones Navales.
- Comando Teatro Operaciones Atlántico Sur.
- Comando Aéreo de Transporte.

ES CO... ...AL

Vicecomodoro ... FERNANDEZ
Jefe Depart. ... ...ones Aer.

- V Cuerpo de Ejército TOS.
- Jefatura I PERSONAL.
- IV Brigada de Infantería Aerotransportada.

ORGANIGRAMAS: Ver Anexo "ALFA" (Organización) .

I PARTE
SITUACION

Situación General

- Antecedentes Anexo "BRAVO" (DEMIL).

Situación Particular

1. El 15 MAR 82 el COMITE MILITAR emitió la DEMIL N°1/82 (CASO MALVINAS) en cuya Resolución Estratégica Militar dice "Emplear parte del Poder Militar para conquistar, consolidar y asegurar la ocupación de las Islas Malvinas en el momento y circunstancia más favorables previa resolución del COMITE MILITAR y mantener simultáneamente las previsiones del CASO CHILE a fin de lograr los objetivos políticos.

2. Para concretar la tarea se creó el Comando Teatro Operaciones Malvinas (Anexo 3 de la DEMIL).

3. El Comando Aéreo Estratégico elaboró el Plan de Operaciones "Azul y Blanco", que previó la participación de la Fuerza Aérea en la ocupación de las Islas Malvinas el día 02 ABR 82.

4. Lograda la total ocupación y consolidación de las Islas Malvinas, el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas finalizará sus funciones y su Comando será desafectado. Simultáneamente se creará el Comando Teatro Operaciones Atlántico Sur (Anexo 3 DEMIL Pág.3-3) integrado con personal del Comando de Operaciones Navales y representantes de Ejército y Fuerza Aérea, con los medios terrestres de la Guarnición Militar Malvinas (el R-18 como REO en el continente) los navales de la Guarnición Militar Malvinas, los navales y aeronavales del Comando de Operaciones Navales, los aéreos de la Guarnición Militar Malvinas y aquellos de la Fuerza Aérea que el Comandante Teatro de Operaciones requiera. La jurisdicción comprenderá las Islas Malvinas, Georgias, Sandwinch del Sur. los espacios marítimos que aseguren el control del litoral atlántico argentino y los espacios aéreos correspondientes.

5. El día 04 ABR 82 se realizó en el Edificio Libertad una reunión en la que intervinieron el Comandante Teatro Operaciones Atlántico Sur, Gobernador Militar de las Islas Malvinas y el Comandante Aéreo Estratégico. Se expuso la actualización de la situación, se analizaron las capacidades retenidas del enemigo y se solicitó a Fuerza Aérea la realización de las siguientes tareas:

1°) Mantener el puente aéreo entre Malvinas y el continente aún en el caso de concretarse el bloqueo naval.

2°) Realizar tareas de Exploración y Reconocimiento lejano con aviones KC-130 al E de las Islas, en coordinación con los medios aeronavales (NEPTUNE).

3°) Realizar Operaciones Aéreas Estratégicas (Interdicción estratégica) a los buques enemigos.

4°) Realizar Operaciones Aéreas Tácticas (Apoyo de Fuego Cercano, Exploración y Reconocimiento, Búsqueda y Salvamento, Defensa Aérea Indirecta y Directa en las Islas Malvinas, y los asignados a la Fuerza Aérea Sur.

6. Siendo las mencionadas ~~tareas de responsabilidad includibles~~ de la Fuerza Aérea, el Comando Aéreo Estratégico ordenó el alistamiento y los despliegues necesarios.

7. En síntesis y de acuerdo con la situación estratégica militar y operacional actual, el Comandante TO Atlántico Sur (CTOAS) a través del Gobernador Militar de las Islas Malvinas, deberá defenderla con los medios de Fuerza Aérea, Ejército y Armada que se han asignado para la tarea y que actualmente se encuentren en la Isla.

8. Armada debido a la presencia de submarinos nucleares, posiblemente deba replegar algunos de sus medios de la Flota de Mar, excepto los buques destinados al traslado de elementos a las Islas. ???

9. Ejército comprometerá en las Islas la máxima cantidad de efectivos. Fuerza Aérea ha dispuesto intervenir con la totalidad de los medios aéreos en aptitud para ~~cumplir la tarea.~~

10. El Plan de Operaciones "CABURE" Azul y Blanco del Comando Aéreo de Defensa contempla: Proveer los medios que requiera el Componente Aéreo TO Atlántico Sur y prever, coordinar y ejecutar la defensa aeroespacial directa, activa y pasiva, en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales a partir del día "D+3" NO

11. El día 05 ABR 82, el Comando Aéreo Estratégico creó el Comando Fuerza Aérea Sur, que tendrá la responsabilidad de realizar operaciones aéreas estratégicas, defensivas, tácticas y de transporte en su jurisdicción, entendiéndose por tal ~~TOS y el~~ TOAS.

12. El CTOAS será responsable de la actualización de la información correspondiente a la situación de ~~la~~ flota de mar inglesa y se constituirá en autoridad de coordinación ~~para~~ impartir la órden de ataque. Se establecerá en Puerto Belgrano desde donde se implementarán las redes de comunicaciones necesarias.

13. El Comando Aéreo Estratégico mantendrá su Puesto Comando normal y realizará las mismas tareas que las expuestas en el PC CAE 81.

14. A los efectos de mantener el puente aéreo entre el continente y las Islas Malvinas y satisfacer los requerimientos de transporte operativo y ordinario que formulan las FFAA, se constituyó a partir del 06 ABR 82 el Comando Aéreo de Transporte.

Fuerzas Amigas

- Ejército Argentino.
- Armada Argentina.

Vicecom...
Jefe Dep...

Fuerza Enemiga

- Anexo "CHARLIE"

Suposiciones

15. Las operaciones aéreas tendrán una duración máxima de OCHO (8) días de operación sostenida en un contexto general para las previsiones logísticas del orden de los SESENTA (60) días.

II PARTE

MISION

16. Realizar tareas de Exploración y Reconocimiento en coordinación con el Comando Teatro Operaciones Atlántico Sur en las áreas adyacentes a las Islas Malvinas (500 MN). Realizar la interdicción estratégica posible a la flota de tarea naval inglesa cuando se ordene

17. En las Islas Malvinas realizar operaciones aéreas tácticas mediante tareas de exploración y reconocimiento, reconocimiento ofensivo, apoyo de fuego cercano y defensa aérea directa. Prever la defensa aérea de "GRA", "GAL", "SJU", "SCZ" y "CRV". Realizar operaciones de diversión a las fuerzas enemigas.

A FIN DE: Mantener la soberanía sobre las Islas Malvinas.

III PARTE

EJECUCION

CONCEPTO DE LA OPERACION

18. La misión de la Fuerza Aérea (tareas multiples) se concretará mediante TRES (3) Fases:

1°) Despliegue.

2°) Alistamiento de los medios.

3°) Ejecución.

19. La primera Fase esta siendo ejecutada. Los medios de combate desplegarán a:

1°) GRA: M-V (OCHO -8- aviones).
2°) GAL: M-III (SEIS -6- aviones) y A-4B (DIEZ -10- aviones).
3°) SJU: A-4C (CINCO -5- aviones desde GAL y resto de DOZ -10 aviones)
4°) CRV: M-III (CUATRO -4- aviones) y M-V (CUATRO -4- aviones).
5°) TRE: MK-62 (SEIS -6- aviones).
6°) En Malvinas DOCE (12) aviones IA-58 en AADD de desdoble.
7°) SCZ: IA-58 (OCHO-8- aviones).
8°) PTA: IA-58 (DOS -2- aviones).

20. Durante la segunda Fase la Fuerza Aérea Sur ordenará a sus Unidades máximo alistamiento:

1°) Coordinaciones CIC GRA-GAL-MLV-CRV.

2°) Coordinación vuelos con aviación Naval.

3°) Prácticas de navegaciones a las Islas.

4°) Aviones en alarma (defensa aérea).

5°) Prever distintos procedimientos de ataques.

6°) Finalizar el completamiento de los medios de comunicaciones y establecer los enlaces necesarios.

21. El Comandante Teatro de Operaciones Atlántico Sur dará la orden de iniciar las operaciones excepto como respuesta de un ataque enemigo.

22. Se han retenido DOS (2) capacidades del enemigo:

1°) Llevar a cabo el bloqueo en las Islas Malvinas (la interrupción del tráfico marítimo) mediante el accionar de 1/2 submarinos nucleares.

2°) Destacar una Fuerza de Tarea Naval para recuperar las islas con efectivos equivalentes a UNA (1) Brigada de Infantería (+) en capacidad para proveer posteriormente apoyo logístico, detección e interceptación AAa, Artillería Superficie y ASub que podrían arribar al área a partir del día "D+20".

23. La Fuerza Aérea Argentina frente a la primera capacidad establecerá un puente aéreo entre Malvinas y el continente. Frente a la segunda capacidad por orden de prioridades deberá realizar las siguientes tareas:

1°) Exploración y Reconocimiento Lejano para detectar con una antelación no menor a las 12:00 horas la presencia de la Fuerza de Tarea Naval (KC-130, Lear ~~Jet, etc~~).

2°) Prever la interdicción estratégica a la flota mediante el ataque y diversión (ver Anexo "DELTA" - Apéndice 1)

3°) Prever la defensa antiaérea de la ~~isla~~ y sí es posible la aérea.

4°) De realizarse el desembarco durante horas diurnas realizar el apoyo de fuego cercano atacando los medios navales (de desembarco) y los de Infantería de Marina desembarcados.

24. Si la operación se hiciese ~~nocturna~~ se alistarán los medios para hostigar, a partir de las primeras horas, las Fuerzas desembarcadas.

25. Esta operación debe realizarse en coordinación (VHF/AM) con las tropas de superficie. Se recomienda la utilización de ECAS en vue

ES ... AL

Vicecom...
Jefe D...

lo (aviones) tipo CESSNA o helicópteros para el caso de que el desem barco se realice en lugares no previstos por la defensa.
Si se establecen puntos fijos de defensa en cada uno de ellos se deb rá designar un ECA que coordinará el apoyo de fuego.

26. Es poco factible realizar exitosamente un ataque a la flota de mar (interdicción estratégica) mientras navega con sus unidade dándose protección mutua.

27. Normalmente no se encontrarán buques Ingleses aislados exceptos los piquetes radar.
El objetivo de la Fuerza Aérea es tratar de impedir el bloqueo aéreo y la ocupación de las Islas Malvinas. Consecuentemente son los buque transportadores de tropas, las lanchas de desembarco, la tropa deser barcada y los aviones y helicópteros (o portaaviones) nuestros Obje vos Materiales.

28. Las prioridades para el uso de los aviones de combate serán las siguientes:

PORTAAVIONES -

1°) Ataque a las lanchas de desembarco y a las tropas de desembarco.

2°) Ataque si es factible a los buques transporte de tropas.

3°) Defensa aérea activa contra aviones y helicópteros, (incluido aviones de asalto aéreo tipo C-130).

4°) Cobertura aérea a los aviones de transporte del puente aéreo.

5°) Ataque a los medios de la cabeza de playa y/o a las columnas en marcha.

29. Para la planificación de las misiones es necesario prever el KC-130 como avión reabastecedor y guía de Escuadrillas, esta ultima tarea tambíen será realizada por aviones MK-62 y Super ETANDAR.
Tambíen deberá incluirse la utilización de SEIS/OCHO (6/8) aviones LJ, CESSNA CITATION u otros tipos de avión de uso civil de estas características para realizar operaciones de diversión.

30. El emplazamiento del radar es conveniente preverlo alejado del Aeródromo y las Baterías TIGER CAT en los posibles, lugares de desembarco.

31. Las Brigadas Aéreas que no han desplegado el total de sus aviones los mantendrán como reserva operativa de los AADD de despliegue.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

TAREAS

Fuerza Aérea Sur

32. El Comando Fuerza Aérea Sur fué creado para conducir in situ las operaciones ofensivas y defensivas contra la Flota de Tareas Naval Inglesa y para prevenir cualquier posible ataque de la FACH.

33. Depende directamente del CAE y establecerá con el CTOAS las coordinaciones necesarias.

34. Le dependen todas las instalaciones aeronáuticas del TOS y en este caso, operativamente las BBAAMM GAL - SJU - CRV - SCZ, los Escuadrones Aéreos Móviles alojados en Alte ZAR y GRA.

35. Todos los requerimientos de medios los efectuará directamente al CAE, incluídos los de transporte aéreo.

36. La orden de ataque será impartida por el Comando Teatro de Operaciones Atlántico Sur y confirmada por el CAE.

37. Las operaciones de exploración y reconocimiento que efectúen los aviones KC-130, etc, serán previstas por el Comando TO Atlántico Sur.

38. En la presente Orden se han incluídos los Anexos Inteligencia y Procedimientos de ataque recomendados contra buques.

39. El Puesto Comando del CAE deberá llevar la información actualizada de la guerra aérea, causa por la que la FAS designará expresamente un Oficial H-24 para informar al CAE las operaciones previstas y graficadas en el Pizarrón de Operaciones en Desarrollo de su Comando. Asimismo, actualizará la situación táctica de cada una de las Bases, Escuadrones y Secciones dependientes.

40. El CAE no interferirá el accionar de la FAS y su personal estará disponible para cualquier tipo de planeamiento mediato, análisis, estudios, etc, que el CFAS requiera.

II Brigada Aérea

41. Desplegará el Escuadrón Aéreo Mk-62 a la Base Aeronaval "Alte ZAR", donde quedará bajo comando operacional de la FAS. No incluirá en el despliegue medios para racionamiento, alojamiento, seguridad y servicios, en razón que se alojará en la Base Aeronaval.

42. Desplegará a CRV el Centro Aerofotográfico y UN (1) G-IIF.

43. Desplegará los medios de comunicaciones del G1CE a los lugares que determine el Anexo COMUNICACIONES.

44. Realizará las tareas de exploración y reconocimiento que ordene el CAE. Con ese fin preverá DOS (2) aviones en versión DELTA.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro
Jefe Depart.

45. Alistará los aviones LJ-35A para conformar un Escuadrón Aéreo de diversión y/o de guiado de los aviones de combate hacia la Flota de Tareas Naval Inglesa.

III Brigada Aérea

46. Desplegará DOCE (12) aviones IA-58 a los AADD de desdoble de la BAM MLV. Realizará tareas de exploración y reconocimiento, reconocimeinto ofensivo, apoyo de fuego cercano a ordenes del Jefe de la BAM MLV y de acuerdo con las coordinaciones que se efectúen para el apoyo inmediato a las fuerzas de superficie. Se recomienda ECAS en los lugares que Ejército y Armada establezcan medios de defensa contra el desembarco y ECAS en vuelo HH, aviones CESSNA, etc, para los lugares de desembarco no previstos.

47. Creará la BAM "SCZ" (-), capacitandola para operar OCHO (8) aviones IA-58 y desplegara DOS (2) aviones IA-58 a PTA, a ordenes del Comando Aéreo de Defensa para interceptar calquier tipo de helicópteros enemigos, que pudieran intentar destruir los depósitos de combustible en PTA.

IV Brigada Aérea

48. Desplegará medios para crear la BAM "SJU", de acuerdo con lo ya ordenado y lo especificado en el Anexo MATERIAL para apoyar la operación de OCHO/DIEZ (8/10) aviones A-4C.

49. Organizará la BAM SJU capacitándola para cumplimentar todas las tareas ordenadas por la FAS.

V Brigada Aérea

50. Desplegará el Escuadron A-4B (DIEZ/DOCE 10/12 aviones) a la BAM GAL y los medios de apoyo técnico correspondientes.

51. Coordinará con la BAM GAL para asignación de personal en el organismo Operaciones de la BAM.

52. Desplegará la AAa que especifique el Anexo MATERIAL de la presente Orden.

VII Brigada Aérea

53. Desplegará los siguientes medios:

1°) DOS (2) helicópteros BELL y DOS (2) CH-47 a MLV.

2°) UN (1) helicóptero HUGHES a SJU y TRE respectivamente.

3°) UN (1) avión MERLIN a MLV (CRV).

54. Los helicópteros en TRE - CRV - SJU - GAL y GRA realizarán tareas de Búsqueda y Salvamento.

ES COPIA ... ORIGINAL

Vicecomodoro ...
Jefe Depart...

55. Los helicópteros en MLV realizarán tareas ofensivas, defensivas y de Búsqueda y Salvamento.

IX Brigada Aérea

56. Alojará y apoyará al Comando FAS.

57. Como BAM "CRV" conducirá la operación de los Escuadrones Aéreos M-V y M-III.

58. Apoyará técnica y logísticamente a todas las aeronaves que operen en su AD o las que eventualmente pudieran hacerlo.

59. Cumplimentará todas las ordenes que imparta la FAS.

BBAAMM "Río Gallegos" y "San Julián" - Escuadrones Aéreos (alojados en la Base Aeronaval "Alte ZAR" y GRA) y Sección IA-58 (alojada en PTA)

60. Subordinarán sus medios al Comando FAS.

MEDIDAS DE COORDINACION

61. Las necesidades de medios de apoyo operativo y logístico que excedan las propias posibilidades, deberán ser requeridas a este Comando, quien las coordinará y requerirá ante los diferentes organismos.

62. El Comando Aéreo de Transporte asignará al CAE DOS (2) aviones KC-130 y sus correspondientes tripulaciones, para posibilitarle el cumplimiento de las tareas de exploración y reconocimiento lejano.

63. Los medios mencionados se alojarán en la I Brigada Aérea y realizarán las tareas:

1°) De exploración y reconocimiento que el Comando TO Atlántico Sur requiera.

2°) De reabastecimiento aéreo que el Comando FAS solicite.

64. Una vez conocida la ubicación de la Flota de Tarea Naval Inglesa, los aviones KC serán desafectados de la tarea de exploración y reconocimiento y afectados a la tarea de reabastecimiento y guiado de aviones de combate hacia los OOMM.

65. El Comando Aéreo de Defensa ha establecido los corredores aéreos y procedimientos de identificación y autenticación que deberán ser respetados por todas las aeronaves de transporte y comerciales.

66. Todos los movimientos aéreos que se realicen en la jurisdicción del Comando FAS deberán previamente recibir la autorización del mismo (incluídos los de mantenimiento) de acuerdo con los procedimientos que determine (Plan de vuelo CIRRUS - Ordenes Fragmenta-

ES COP[illegible]

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Depart[illegible]

rias, coordinaciones interfuerzas, etc), para evitar la alarma de los sistemas de defensa y el despegue de la Caza Interceptora.

67. El Comando de Regiones Aéreas afectará todos los medios de la RASU al Comando de la FAS (CODAS). Asimismo, se asignarán medios de comunicaciones y meteorológicos de acuerdo con los requerimientos que a ese efecto formule el CAE.

68. El resto de los organismos de la FA satisfarán requerimientos del CAE.

69. Los medios de las unidades del Cdo Ops Aé que no participen en las operaciones previstas por este Plan, continuarán con las tareas de adiestramiento y operativas a criterio de los respectivos Jefes de Unidades. Además de lo expuesto alistarán los medios (personal de reemplazo, material aéreo y apoyos) que sus unidades desplegadas pudieran requerir.

70. Todos los Comandos y Organismos de la FAS mantendrán un adiestramiento tal (H-24) que permita satisfacer de inmediato los requerimientos que pudieran originarse durante el cumplimiento de las tareas emergentes de el presente Plan.

71. Las características de la presente operación puede hacer olvidar al personal de la FAA las elementales medidas de seguridad (silencio radioeléctrico, utilización de un vocabulario radioeléctrico codificado, reserva en la tramitación de documentación clasificada, comunicaciones HF, etc) que siempre se deben adoptar para evitar que nuestro tradicional enemigo (CHILE) establezca con exactitud el orden de batalla de la propia Fuerza.

72. Todas las Unidades operativas tendrán en cuenta que la distribución del armamento aéreo obedece al siguiente concepto de empleo:

1°) Ataque a buques en general: Bombas no menor de 500 Lbs y cohetes ZUNNI.

2°) Barcazas de desembarco: Bombas de hasta 250 Lbs, cohetes FFAR y cañones.

3°) Apoyo de fuego AMET/CAÑ, bombas NAPALM y bombas de 100/200 Lbs.

4°) Interceptación: AMET/CAÑ y misiles Aire - Aire.

73. Las tareas previstas para los medios de la FAA son parte de la misión de las FFAA. Por consiguiente se evidenciará una predisposición permanente a la colaboración mutua, fundamentalmente, para posibilitar el accionar conjunto, sin por ello dejar de lado los principios doctrinarios de la Fuerza.

74. El Comando de la FAS elaborará el Plan Esquemático Contribuyente SIETE (7) días despues de la recepción del presente Plan.

75. Las Unidades dependientes del Cdo de la FAS confeccionarán las Ordenes de Operaciones que posibiliten el cumplimiento del Plan de Operaciones Esquemático de la FAS.

ES COPIA ... AL

Vicecomodoro JOR... FERNANDEZ
Jefe Departam...

76. El presente Plan entrará en vigencia a partir de su distribución.

IV PARTE

ADMINISTRACION Y LOGISTICA

Personal

- Anexo "FOXTROT"

Material

- Anexo "ECO"

Finanzas

- Anexo "GOLF".

V PARTE

COMANDO Y ADMINISTRACION

Comando

77. El PC del Comando Aéreo Estratégico está instalado en el Edificio "Cóndor" - 7°Piso.

78. El PC de la FAS se instaló en la IX Brigada Aérea.

79. El PC del Cte TO Atlántico Sur se instaló en Puerto Belgrano.

Comunicaciones

- Anexo "HOTEL".



Brigadier Mayor HELLMUTH C WEBER
Comandante Aéreo Estratégico

ANEXOS:

- "ALFA" : Organización.
- "BRAVO" : DEMIL.
- "CHARLIE" : Inteligencia.
- "DELTA" : Métodos recomendados para el ataque a buques de guerra.

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible]

- "ECO" : Material.
- "FOXTROT" : Personal.
- "GOLF" : Finanzas.
- "HOTEL" : Comunicaciones.

DISTRIBUIDOR:

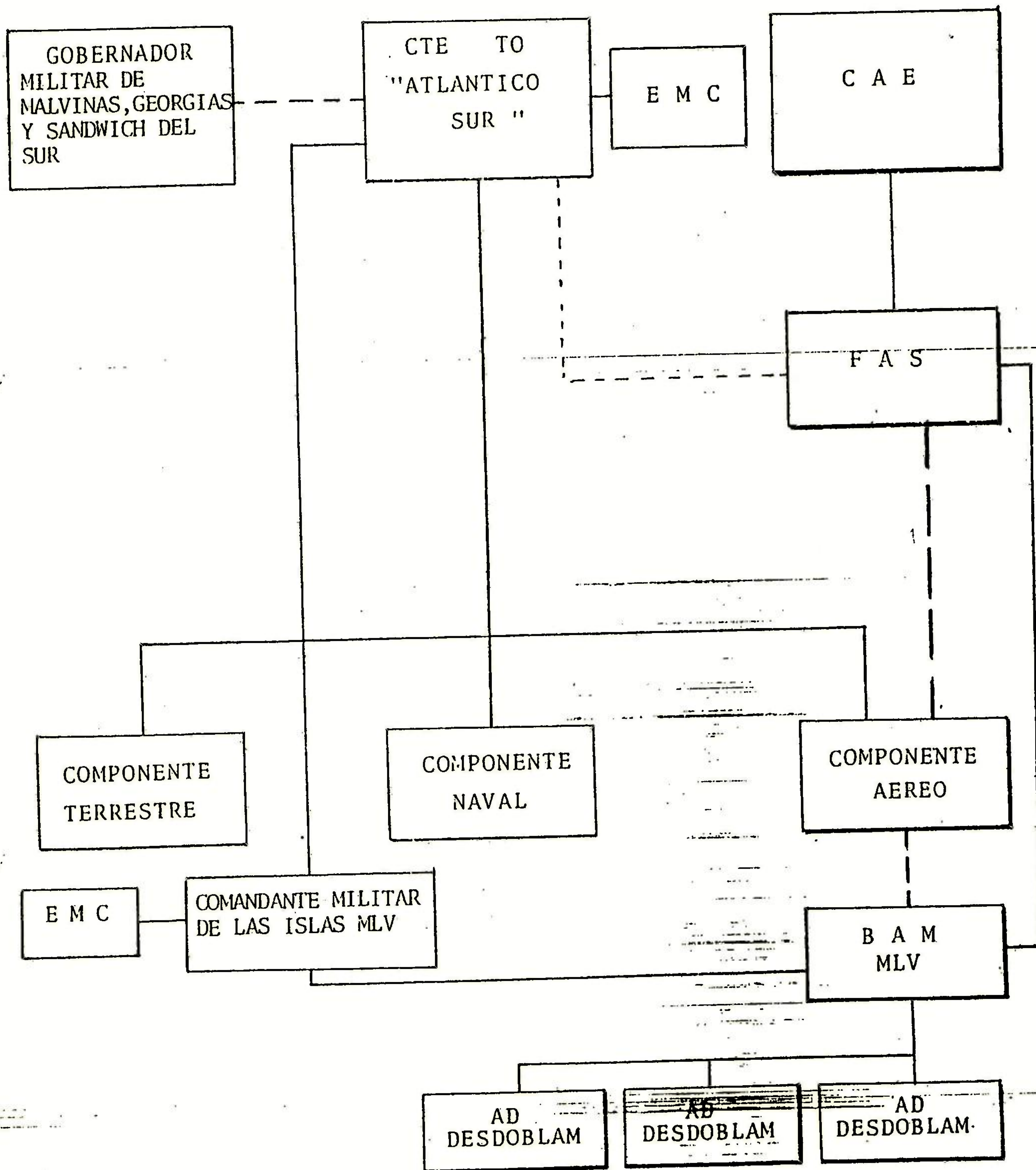
Comando en Jefe de la FA (EMG)........................Copia N°01
Estado Mayor Conjunto.......... ....Copia N°02
Comando Aéreo de Defensa..........................Copia N°03
Comando Aéreo de Transporte......................Copia N°04
Comando Fuerza Aérea Sur..........................Copia N°05
Comando Aéreo Estratégico........................Copia N°06 al 08
Comando de Instrucción............................Copia N°09
Comando de Regiones Aéreas........................Copia N°10
Comando de Material...............................Copia N°11
Jefatura I PERSONAL...............................Copia N°12
Jefatura II INTELIGENCIA..........................Copia N°13
Dirección de Comunicaciones.......................Copia N°14
Servicio Meteorológico Nacional...................Copia N°15
IIBrigada Aérea...................................Copia N°16
III Brigada Aérea.................................Copia N°17
IV Brigada Aérea..................................Copia N°18
V Brigada Aérea...................................Copia N°19
VII Brigada Aérea.................................Copia N°20
IX Brigada Aérea.. ....Copia N°21
BAM "RIO GALLEGOS"................................Copia N°22
BAM "SAN JULIAN"..................................Copia N°23
Comando de Operaciones Navales....................Copia N°24
V Cuerpo de Ejército..............................Copia N°25
BAM TRELEW" ....Copia N°26
BAM "RIO GRANDE ....Copia N°27
BAM "MALVINAS"....................................Copia N°28
BAM "SANTA CRUZ" ....Copia N°29

Jefe Departam...

SECRETO

ANEXO "ALFA"

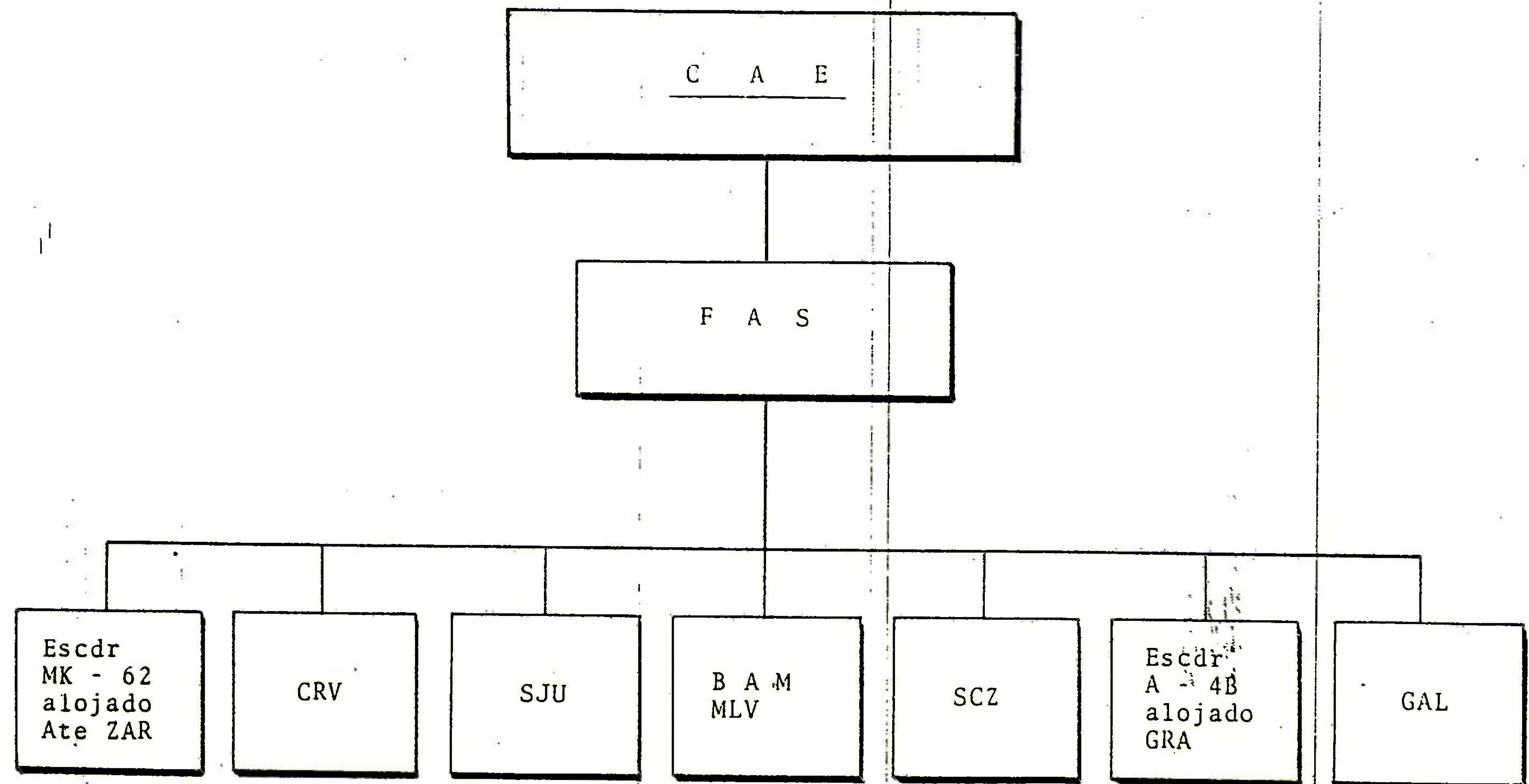
DES "ORGANIZACION"



ES COPIA

Vicecomodoro JO... BERNARDEZ
Jefe Depart...

١٩١


C A E
F A S
Escdr MK - 62 alojado Ate ZAR
CRV
SJU
B A M MLV
SCZ
Escdr A - 4B alojado GRA
GAL

SECRETO

ANEXO "BRAVO"
COPIA Nº.10
COMITE MILITAR (EMC)
BUENOS AIRES
MAR 82
ST - 25

DIRECTIVA DE ESTRATEGIA MILITAR Nº 1/82 (CASO MALVINAS)

ORGANIZACION

ANEXOS 1, 2 y 3.

1. SITUACION

a. Estratégia General

1) El Archipiélago de las ISLAS MALVINAS fue usurpado por GRAN BRETAÑA el 03 Ene 1833.

2) A partir de entonces los sucesivos gobiernos argentinos han reclamado permanentemente su devolución sin resultado.

3) La conducción nacional continúa las negociaciones con el país usurpador, en cuanto ello sea conveniente al interés nacional.

4) En repetidas oportunidades la REPUBLICA ARGENTINA ha planteado el caso ante los foros internacionales. La Asamblea General de las Naciones Unidas ha dictado una serie de resoluciones atinentes al problema en análisis, exhortando a la solución pacífica del diferendo, a saber:

a) Resolución 1514 (14 Dic 1960)

Inspirada en el anhelado propósito de poner fin al colonialismo en todas partes y en todas sus formas, en una de las cuales se encuadra el caso de las MALVINAS.

b) Resolución 2065 (04 Ene 1966)

Invita a los gobiernos de la ARGENTINA y del REINO UNIDO a proseguir sin demora a las negociaciones respecto a la aplicación de la declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales, a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta

- /// -

SECRETO

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento [illegible]

de las NACIONES UNIDAS y de la Resolución 1514, así como los intereses de la población de las ISLAS MALVINAS.

c) Resolución 2621 (15 Oct 1970)

Declara que la continuación del colonialismo en todas sus formas y manifestaciones es un crimen que viola la Carta de las NACIONES UNIDAS y los principios del derecho internacional.

d) Resolución 3160 (29 Ene 1974)

Expresa grave preocupación por el hecho que ha transcurrido ocho años desde la adopción de la Resolución 2065 sin que se hayan producido progresos sustanciales en las negociaciones y año de su reconocimiento por los continuos esfuerzos realizados por el Gobierno de la REPUBLICA ARGENTINA conforme a las decisiones pertinentes de la Asamblea General para facilitar el proceso de descolonización y promover el bienestar de la población de las Islas. Dos años después, el 15 NOV 1976, insistía la Asamblea en pedir a la ARGENTINA y al REINO UNIDO la aceleración de las negociaciones bilaterales para encontrar una solución pacífica al diferendo.

5) Las negociaciones permanentemente se han visto entorpecidas por la posición inglesa, la que se ha aferrado al punto segundo de la Resolución 1514 que expresa que todos los pueblos tienen el derecho de libre determinación; en virtud de este derecho determinando libremente su condición política y persiguen libremente su desarrollo económico, social y cultural. Por consiguiente LONDRES mantiene una posición invariable, desde hace mas de veinte años, en el sentido de que nada se logrará sin la voluntad y el consentimiento de los habitantes de las MALVINAS, A pesar de ello, en el transcurso de la negociación ha expresado distintas ideas, todas ellas aceptables para la ARGENTINA, tendiendo a prolongar indefinidamente el "statu-quo" existente, que le resulta favorable a su política.

- /// -

ES COPIA

Vicecomodoro ...
Jefe Departamento ...

6) El sentimiento contrario a nuestro país que infiera en los habitantes de las MALVINAS, continúan manifestándose hasta el presente, no obstante todas las acciones generadas por distintos gobiernos argentinos para lograr su captación e integración.

7) Actualmente es manifiesta la política favorable de CHILE hacia el país usurpador, tendiente a sacar el mayor provecho de la situación existente en esta circunstancia, para armonizarla con sus posiciones sobre el ATLANTICO SUR.

8) La posible existencia de importantes recursos reeplasables y no renovables en las ISLAS MALVINAS y su áreas marítimas adyacentes, hace más compleja en los últimos tiempos la posición inglesa.

9) La operatividad de los actos de juridicidad emanadas de la Asamblea General de las Naciones Unidas tienen un límite, como consecuencia de que el citado organismo carece de la fuerza compulsiva para imponer el derecho cuando no son acatadas sus resoluciones.

10) La prolongación a través de 149 años de las negociaciones con el país usurpador y los resultados obtenidos hasta el presente, permiten condecir que difícilmente podrá alcanzarse el logro del objetivo político sólo a través de las negociaciones.

11) La evaluación estratégica en el marco mundial y americano será profundizado por la autoridad conpetente en la materia y expuesta en la oportunidad que el Comité Militar lo juzgue necesario.

12) Cuando la reconquista del territorio sea anunciada es natural que GRAN BRETAÑA reaccione denunciando la agresión en los distintos foros internacionales. Esta denuncia será tanto más justificada cuanto más reacción local se haya producido, ya sea por las víctimas que se ocasionene o por las medidas de gobierno (local y general) que se adopten.

ES COPIA [illegible] AL

[illegible] FERNANDEZ
Jefe Departamento [illegible]

- /// -

13) Es posible que se intente, también, una respuesta militar estratégica a la ocupación de territorio.

14) La eventualidad siempre presente del conflicto austral debe también considerarse en relación a esta operación, dado que puede servir de incentivo a CHILE para actuar anticipadamente, tanto política cuanto militarmente.

15) Evaluación estratégica en el Marco Mundial y Americano

ANEXO 4.

16) Bases estratégicas generales

ANEXO 5.

17) Movilización

No se prevé movilización del Potencial Nacional ni de emergencia de las FF.AA.

b) Estratégica Militar particular

ANEXO 6.

2. RESOLUCION ESTRATEGICA MILITAR

Emplear parte del Poder Militar para conquistar, consolidar y asegurar el Objetivo Estratégico Militar, en el momento y circunstancias más favorables, previa resolución del Comité Militar y mantener simultaneamente las previsiones del Caso CHILE a fin del logro de los objetivos políticos.

3. EJECUCION

a. Concepto Estratégico Militar

1) Organizar, adiestrar y alistar las defensas conjuntas que operarán en la zona insular de las MALVINAS GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, para estar en condicio-

- /// -

ES CO[illegible]

Vicec[illegible]
Jefe Departam[illegible]

- /// -

nes de emplearlas cuando lo determine el Comité Militar.

2) Simultáneamente organizar, adiestrar y alistar las fuerzas cojuntas que integrarán la Reserva Estratégica Militar, en condiciones de disuadir o interdictar las reacciones militares de GRAN BRETAÑA y, eventualmente, apoyar al TO "MALVINAS".

3) El Poder Militar no empeñado mantendrá las previsiones del Caso CHILE.

4) Realizar los movimientos, concentración y despliegue de los medios, previa orden, en condiciones de actuar sobre los objetivos en forma sorpresiva.

5) Asumir una actitud estratégica militar ofensiva para conquistar en forma simultánea y en lo posible incrementa los objetivos insulares más significativos (ISLAS GRAN MALVINAS y SOLEDAD, en el archipiélago de las GEORGIAS DEL SUR), y establecer cuanto antes el Gobierno Militar del Territorio recuperado. Estas acciones deberán ejecutarse respetando al máximo posible las personas y los bienes materiales.

6) De producirse una reacción armada de GRAN BRETAÑA, asumir una actitud estratégica militar defensiva con la Reserva Estratégica Militar de acuerdo con las circunstancias, interdictando, disuadiendo y/o apoyando al TO "MALVINAS".

7) Desafectar progresivamente los efectivos asignados al TO "MALVINAS", previa orden del Comité Militar; manteniendo, de acuerdo con la evolución de la situación, una Guarnición Militar con los medios necesarios para asegurar la observancia de la ley y el orden, y la defensa eventual del territorio recuperado.

- /// -

ES COPIA ...

Vicecomodoro ...

Jefe Departamento ...

- /// -

8) Materializada la conquista de los objetivos y simultáneamente con la desafectación del TO "MALVINAS", transferir la responsabilidad del mismo al TO "ATLANTICO SUR" y extender su jurisdicción con los espacios marítimos necesarios para garantizar la defensa integral de todo el litoral atlántico argentino.

9) Realizar las acciones de Gobierno Militar conducentes a garantizar el mantenimiento del estilo de vida actual de la población, la preservación de la propiedad privada, el adecuado sostén logistico y el incremento del nivel de vida de la población, a fin de lograr la aceptación voluntaria de la Soberanía Argentina.

10) A partir de la creación del TO "ATLANTICO SUR" constituir una nueva REM sobre la base de la Br I Aerot IV.

11) Prever los apoyos estratégicos a las fuerzas empeñadas y los que requiera el Gobierno Militar.

12) Complementariamente se preverá:

a) La defensa aeroespacial directa, activa y pasiva en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales.

b) La ejecución del control del espacio marítimo.

c) El control de residentes británicos en el propio territorio continental.

d) Continuación de la lucha contra el terrorismo.

b. Fases de la Estratégia Militar

1) Fase preparatoria

- /// -

Vicecomodoro
Jefe Departamen

- /// -

Desde la recepción de esta Directiva hasta el día R.

a) Consistirá en la ejecución de las acciones necesarias para completar el planeamiento, ajustar el equipamiento y la coordinación de los elementos intervinientes y optimizar la capacitación de los medios y elementos.

b) Incluirá el planeamiento de la operación militar y del Gobierno Militar; el completamiento del equipamiento; el adiestramiento específico y conjunto, el comienzo de ejecución del plan de vuelo y engaño de la operación, dirigido al público interno y externo y el ensayo parcial o total de las operaciones de combate.

2) Fase 2: Preliminar

Desde el día R hasta el día D.

a) Consistirá en los movimientos de medios y elementos hasta sus zonas de concentración; la puesta en situación de la fuerza conjunta, el embarque y la aproximación hacia los objetivos.

b) La REM continuará con las medidas dispuestas en la fase 1.

3) Fase 3: Maniobra Estratégica Militar

Desde el día D hasta la ocupación militar de los objetivos.
Consistirá en la ejecución de operaciones militares a cargo del TO "MALVINAS", para conquistar los objetivos insulares más significativos (Islas GRAN MALVINAS y SOLEDAD en el archipiélago de LAS MALVINAS, e isla SAN PEDRO en el archipiélago de las GEORGIAS DEL SUR).
La REM se mantendrá alistada, en sus zonas de concentración, en condiciones de empleo inmediato.

4) Fase 4: Mantenimiento de los objetivos y Gobierno Militar.

Desde la ocupación de los objetivos insulares hasta

- /// -

ES COPIA [illegible]

Vicec[illegible]

Jefe Depa[illegible]

198

- /// -

el logro del Objetivo Político.

a) Consistirá en la defensa y administración de los territorios cuya soberanía se ha reconquistado. El Gobierno Militar que se establecerá tendrá jurisdicción sobre todas las islas (MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR).

b) Concretada la desafectación del TO "MALVINAS" y asumida la responsabilidad de la defensiva estratégica por parte del TO "ATLANTICO SUR", se constituirá, simultáneamente, una nueva REM sobre la base de la Br I Aerot IV, la que se mantendrá alistada y en condiciones de empleo inmediato a órdenes del Comité Militar.

c. Tareas particulares

1) Comando en Jefe del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea.

a) Satisfarán los requerimientos de personal y medios necesarios para constituir las fuerzas conjuntas de los TO "MALVINAS" y "ATLANTICO SUR", y de las REM(s).

b) Preverán los apoyos estratégicos a los respectivos componentes, tanto para los TT OO cuanto para las REM(s) y, además, para satisfacer aquellas necesidades de la población que, ante requerimiento del Gobierno Militar, autorice el Comité Militar.

c) Satisfarán los requerimientos de capacitación y adiestramiento de los componentes intervinientes que les formulen los Comandantes TT OO y REM(s).

2) Comandos Estratégicos Operacionales

a) TO "MALVINAS"

1) Conquistará los objetivos insulares más significativos (Islas GRAN MALVINAS y SOLEDAD, en

- ///-

ES COPIA ... AL

Vic... Jefe Depart...

900

- /// -

el archipiélato de LAS MALVINAS, e Isla SAN PEDRO, en el archipiélago de las GEORGIAS DEL SUR) establecerá el Gobierno Militar en el Territorio recuperado, desafectará progresivamente y a orden sus componentes previendo finalizar esta actividad el día D+5, y tranferirá sus responsabilidades al TO "ATLANTICO SUR".

2) Requerirá a los Comandos en Jefes de las FFAA la asignación del personal y medios necesarios para la planificación y ejecución de las operaciones y del Gobierno Militar.

3) Formulará y coordinará con los Comandos en Jefes de las FFAA las necesidades de adiestramiento y capacitación de los componentes intervinientes. Las ejercitaciones conjuntas deberán presentarse como rutinarias y formando parte del planeamiento del TOS y del ANEA.

4) La aptitud de los elementos para las operaciones previstas deberá ser alcanzada antes del 01 ABR 82, limitando los efectivos participantes al mínimo necesario.

B) <u>Comando de Operaciones Navales (CON)</u>

1) Constituirá inicialmente la REM para apoyar al TO "MALVINAS" en la conquista de los objetivos insulares más significativos y de acuerdo con las circunstancias, disuadir y/o interdictar las eventuales reacciones militares de GRAN BRETAÑA.

2) Previa orden del Comité Militar y en coordinación con el TO "MALVINAS", asumirá la responsabilidad de dicho TO constituyendo el TO "ATLANTICO SUR", extendido en su jurisdicción con los espacios marítimos necesarios para la defensa integral del litoral atlantico argentino.

3) Coordinará con el Gobierno Militar que se instale lo relacionado con la defensa del territorio insular.

- /// -

ES COPIA FIEL

Vicecom... ...NARDEZ
Jefe Depart...

102

- /// -

4) Requerirá a los Comando en Jefes de las FFAA la asignación del personal y medios necesarios para la planificación y ejecución de las operaciónes.

5) Formulará y coordinará con dichos Comandos las necesidades de adiestramiento y capacitación de los componentes intervinientes. Las ejercitaciones conjuntas deberán presentarse como rutinarias y formando parte del planeamiento del TOS y del ANEA.

6) La aptitud para las operaciones previstas deberá ser alcanzadas antes del 01 ABR 82, limitando los efectivos participantes al mínimo necesario.

c) Brigada de Infantería Aerotranportada IV (REM)

1) Preverá su empleo en jurisdicción del TO "ATLANTICO SUR", a partir del día D+5, previa orden del Comité Militar, coordinando a tal efecto con dicho TO.

2) Complementariamente estará en aptitud de satisfacer las exigencias del Caso CHILE.

d) Comando Aéreo Estratégico (CAE)

1) Alistará sus medios para su empleo a órdenes del Comité Militar.

2) Los requerimientos que formulen los Comandantes Estratégicos Operativos, que están autorizados para establecer contactos horizontales serán coordinados por el Estado Mayor Conjunto.

e) Resto de los Comandos Estratégicos Operacionales

Satisfarán las tareas emergentes de esta Directiva y las de las DEMIL Nº 2/79 Nº 1/81 (Caso CHILE), fundamentalmente en lo concerniente a

- /// -

ES COPIA

Vicecom... ...ANDEZ
Jefe De...

702

- /// -

previsiones ante una eventual acción ofensiva sorpresiva por parte de CHILE.

f) Estado Mayor Conjunto

1) A partir del día D llevará la situación general y propondrá al Comité Militar los modos de acción que aseguren el mantenimiento del Objetivo Estratégico Militar.

2) Coordinará todos los aspectos no contemplados en esta Directiva que no puedan ser resueltos por los Comandos Estratégicos Operativos, con los respectivos Comandantes en Jefes de las FFAA.

x. Instrucciones de Coordinación

1) El Plan de Campaña del TO "MALVINAS" deberá estar en condiciones de ser expuesto al Comité Militar a partir del 15 FEB 82.

2) Los planes correspondientes al TO "ATLANTICO SUR" y a las REM (CON y Br I Aerotec IV) deberán estar en condiciones de ser expuestos al Comité Militar a partir del 02 ABR 82.

3) Vigencia de la presente Directiva

La presente Directiva ratifica órdenes verbales impartidas por el Comité Militar al Comandante TO "MALVINAS" con anterioridad. Para el resto de los Comandos rige a partir de su recepción.

4) Día R

Día en que se adopta la resolución de emplear el Poder Militar. Lo comunicará oportunamente el Comité Militar.

5) Día D

Día en que la fuerza conjunta inicia la operación militar. Será fijado por el Comité Militar

- /// -

ES COPIA FIEL ... ORIGINAL

Vicecomodoro ... FERNANDEZ
Jefe Dep...

- /// -

pero el Comandante TO "MALVINAS" ante condiciones meteorológicas adversas está autorizado, por sí, a adelantarlo o posponerlo.

6) La maniobra estratégica operacional principal se ejercitará en horas de oscuridad.

7) Jurisdicciones

a) Del TO "MALVINAS"

Comprenderá las Islas MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, los espacios marítimos adyacentes necesarios y el espacio aéreo correspondiente, debiendo coordinar con los Comandos en Jefes de las FFAA y otros Comandos. Estratégicos Operativos la fijación de la delimitación definitiva.

b) Del TO "ATLANTICO SUR"

Comprenderá las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, los espacios marítimos necesarios que aseguren el control del litoral atlántico argentino y los espacios aéreos correspondientes.

4. APOYOS

Los Anexos correspondientes a los distintos apoyos han sido omitidos para posibilitar el máximo secreto de la operación.

5. COMANDO Y COMUNICACIONES

Las actuales. Las modificaciones se comunicarán oportunamente.

ACUSE RECIBO

ES COPIA ... AL

Vicecomodoro ... FERNANDEZ
Jefe Depto

ANEXOS:

ANEXO 1: Estructura de la conducción estratégica militar.

ANEXO 2: Asignación de medios.

ANEXO 3: Organización de los Comandos Estratégicos Operacionales.

ANEXO 4: Evaluación estratégica en el marco mundial y americano.

ANEXO 5: Bases estratégicas generales.

ANEXO 6: Situación estratégica militar particular.

DISTRIBUIDOR:

Original: Comité Militar (EMC).
Copia N° 1: Comandante en Jefe del Ejército.
Copia N° 2: Comandante en Jefe de la Armada.
Copia N° 3: Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.
Copia N° 4: Presidente de la Nación (Secr.Gral).
Copia N° 5: Comandante del TO "MALVINAS".
Copia N° 6: Comandante de la REM Conj. (CCN).
Copia N° 7 al 9: Estado Mayor Conjunto (1)
Copia N° 10: Comandante de Operaciones Aéreas (1).
Copia N° 11: Comandante Aéreo de Defensa (1).
Copia N° 12: Comandante Z 1 (Cte Cpo Ej I) (1).
Copia N° 13: Comandante SENE (Cte Cpo Ej II) (1).
Copia N° 14: Comandante TONO (Cte Cpo Ej III) (1).
Copia N° 15: Comandante TOO (Cte Cpo Ej IV) (1).
Copia N° 16: Comandante Z 6 (Cte II MM) (1).
Copia N° 17: Comandante Br I Aerot IV (1).

ACLARACION:

(1) A entregar solamente con orden expresa del Comité Militar.

ES COPIA

Vicecomodoro ... H. ...
Jefe Dep...

COPIA N° 10
COMITE MILITAR (EMC)
BUENOS AIRES
MAR 82
ST - 251

ANEXO 1 (Estructura de la Conducción Estratégica Militar) A LA DIRECTIVA DE ESTRATEGIA MILITAR N° 1/82 (CASO MALVINAS)

COMITE MILITAR

EMC

(1) TO MALVINAS

(5) RES ESTR MIL CONS

(6) "ATLANTICO SUR"

(2) GUAR MIL "MALVINAS"

(4) GOBIERNO MILITAR

(3)

ACLARACIONES:

(1) Se desempeñará como Cte TO el Cte Cpo Ej V. Ejercerá por si o a través de un Delegado el Gobierno Militar, hasta tanto se haga cargo el Gobernador Militar que designe el Comité Militar.

(2) Se constituirá a partir del día D, por orden del Cte. TO, con los medios conjuntos asignados por éste. Pasará a depender del Gobernador Militar cuando sea asignado.

(3) Resto de la estructura militar según Anexo 1 de la DEMIL N° 1/81 (Caso CHILE), previa orden del Comité Militar.

(4) El Gobernador Militar será designado por el Comité Militar.

- /// -

ES COPIA

- /// -

(5) Hasta la disolución del TO "MALVINAS" estará integrada sobre la base del CON. A partir de la creación del TO "ATLANTICO SUR" estará constituida sobre la base de la Br I Aerot IV.

(6) Se constituirá cuando se disuelva el TO "MALVINAS" (aproximadamente el D+5).

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro

Jefe Dpto

COPIA Nº 10
COMITE MILITAR (EMC)
BUENOS AIRES
MAR 82
ST - 252

ANEXO 2 (Asignación de Medios) A LA DIRECTIVA DE ESTRATEGIA MILITAR Nº 1/82 (CASO MALVINAS)

1. TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS

Serán propuestos por el Cte.Cpo.Ej.V., previa coordinación con los Comandantes en Jefe de las FFAA, (Anexo 3).

2. RESERVA ESTRATEGICA MILITAR CONJUNTA (CON)

Serán propuestos por el Cte.Cp.Nav.(CON), previa coordinación con los Comandantes en Jefe de las FFAA. (Anexo 3).

3. GUARNICION MILITAR MALVINAS

El personal y medios que la compondrán serán designados por el Cte.TO "MALVINAS", previo acuerdo con los respectivos componentes de su TO.

4. GOBIERNO MILITAR

El personal y medios que requiera el Gobierno Militar, será propuesto por su Comandante al Comité Militar.

5. TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR

Los asignados en el Anexo 3, Apendice 3.

6. RESERVA ESTRATEGICA MILITAR CONJUNTA (Br.I Aerot.IV)

Serán propuestos por el Cte.Br.I Aerot.IV, previa coordinación con el Comandante TO "ATLANTICO SUR" y con los Comandantes en Jefe de las FFAA.

ES COPIA

Jefe Departamento

COPIA Nº 10
COMITE MILITAR (EMC)
BUENOS AIRES
MAR 82
ST - 253

ANEXO 3 (Organización de los Comandos Estratégicos Operacionales) A LA DIRECTIVA DE ESTRATEGIA MILITAR Nº 1/82 (CASO MALVINAS)

1. COMANDO DEL TO "MALVINAS"

CTE TO "MALVINAS" — EMC (1)

COMPONENTE NAVAL (2)

COMPONENTE AEREO (3)

COMPONENTE TERRESTRE (4)

(1) Se organiza con personal y medios del Cdo.Cpo.Ej. V y representantes de la A R A y F A A.

(2) A designar por la A R A.

(3) A designar por la F A A.

(4) Se desempeñará como Comandante de las Fuerzas Terrestres el Cte.Br.I. IX. Se organiza con personal y medios del Cpo. Ej. V.

2. RESERVA ESTRATEGICA MILITAR CONJUNTA

- /// -

Vicecomodoro

- /// -

	CTE REM (1)	EMC (2)
COMPONENTE NAVAL (3)	COMPONENTE AEREO (4)	COMPONENTE TERRESTRE (4)

(1) Se desempeñará como tal el Comandante de Operaciones Navales (CON).

(2) Se integra con personal y medios del CON y representantes de Ejército y Fuerza Aérea según lo requiera.

(3) La constitución de las distintas fuerzas de tarea será responsabilidad del CON y puesta a consideración del Comité Militar.

(4) Los medios que requiera para satisfacer su misión serán acordados con los respectivos Comandantes en Jefe de las FFAA y puestos a consideración del Comité Militar.

(5) A partir del día D+5, una vez desafectado el TO"MALVINAS" previa orden del Comité Militar, la REM cesa en su misión como tal pasando a integrar el TO "ATLANTICO SUR".

(6) A partir de la creación del TO "ATLANTICO SUR" se constituira como REM, previa orden del Comité Militar, la Br. I. Aerot. IV.

3. TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR

- /// -

GOBERNADOR MILITAR DE MALVINAS GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR (3)

CTE TO "ATLANTICO SUR" (1)

EMC (2)

COMPONENTE TERRESTRE (4)

COMPONENTE NAVAL (5)

COMPONENTE AEREO (6)

(1) Es el Comandante de Operaciones Navales.

(2) Se integra con personal y medios del CON y representantes de Ej. y F A A.

(3) Al sólo efecto de la coordinación de la defensa del territorio insular.

(4) Estará integrado por los medios terrestres de la Guarnición Militar "MALVINAS" y el RI 8 como Reserva Estratégica Operacional (REO) en el continente.

(5) Estará integrado por los medios navales de la Guarnición Militar "MALVINAS", y por los medios navales y aeronavales del CON.

(6) Estará integrado por los medios aéreos de la Guarnición Militar "MALVINAS", y aquéllos de la Fuerza Aérea que el Comandante TO requiera.

Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ
Jefe Depart[illegible]

COPIA Nº 10
COMITE MILITAR (EM
BUENOS AIRES
MAR 82
ST - 254

ANEXO 4 (Evaluación Estratégica en el marco mundial y americano) A LA DIRECTIVA DE ESTRATEGIA MILITAR Nº 1/82 (CASO MALVINAS).

Será preparada y expuesta por el Ministro de Relaciones Exteriores ante el Comité Militar cuando éste lo juzgue necesario.

Vicecomodoro ...
Jefe Dpto ...

COPIA N° 10
COMITE MILITAR (EMC)
BUENOS AIRES
MAR 82
ST - 255

ANEXO 5 (Bases Estratégicas Generales) A LA DIRECTIVA DE ESTRATEGIA MILITAR N° 1/82(CASO MALVINAS).

1. OBJETIVO POLITICO

Consolidad la soberanía argentina en las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR y contribuir a afirmar su pleno ejercicio en el ATLANTICO SUR.

2. OBJETIVO ESTRATEGICO MILITAR

Imponer a GRAN BRETAÑA la aceptación de una situación militar de hecho, que de solución definitiva al pleno ejercicio de la soberanía argentina en las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR e impida nuevos intentos de usurpación, a fin de concretar el Objetivo Político.

3. RESOLUCION ESTRATEGICA NACIONAL

Emplear el Poder Militar, previa resolución del Comité Militar, para el logro del Objetivo Político.

4. CONCEPTO ESTRATEGICO

a. El desarrollo de la resolución involucra la instrumentación y aplicación de lsa siguientes acciones:

1) La consecución de los objetivos mediante el uso del Poder Militar (en lo posible en forma incruenta).

2) La consolidación de los objetivos, que conlleva acciones de Gobierno Militar y la participación contribuyente de todos los campos de Potencial Nacional.

3) Previsiones para el uso del Poder Militar ante la posibilidad de una reacción armada por parte de GRAN BRETAÑA.

b. Criterios Rectores para todos los campos del Potencial Nacional

-///-

ES COPIA

- /// -

1) El planeamiento y las previsiones a adoptar antes del día D deberán ser mantenidas dentro del máximo secreto, limitando drasticamente la participación en los estudios al personal estrictamente indispensable y de máxima jerarquía para contribuir al logro de la sorpresa, que cobrará importancia capital para la consecución del Objetivo Político con la máxima rentabilidad político - militar.

2) En las acciones a ejecutar debe privar el concepto de que se va a ocupar territorio propio; en consecuencia se deberá evitar a toda costa causar bajas y/o daños a la población y a sus bienes materiales.

3) Ocupados los objetivos, el Gobierno Militar que se establezca deberá garantizar:

   a) El mantenimiento del estilo de vida actual de la población.

   b) La preservación de la propiedad privada.

   c) El adecuado sostén logístico.
   Todo ello buscando la aceptación voluntaria de la Soberanía Argentina en el territorio insular, en un ambiente de orden, paz y concordia con sus connacionales que no concurren a sojuzgarlos sino a integrarlos a la República.

4) Logrado el objetivo será necesario asegurar en las áreas marítimas y aéreas adyacentes el ejercicio del poder de policía, el control de la explotación de recursos y otras funciones de control, de acuerdo con nuestras disposiciones legales, especialmente con respecto a terceras banderas, como forma de ejercer y afianzar los derechos soberanos del país en el ATLANTICO SUR.

5) Mantienen vigencia la Directiva de Estratégia Nacional Nº 1/81 (Caso CHILE) y los planes emergentes y/o contribuyentes de la misma.

- /// -

Vicecomodoro
Jefe Departam

c. Criterios rectores para el empleo del Poder Militar

El Poder Militar dará satisfacción a los siguientes criterios para cada una de las Fases:

1) Fase 1: Preparatoria

a) Para el planeamiento y ejecución se tendrá en cuenta el Poder Militar Disponible, sin considerar la Movilización.

b) La obtención de la sorpresa y la conquista incruenta de los objetivos resultarán de capital importancia.

c) Se preverá la conquista de los principales objetivos en forma simultánea.

d) El Estado Mayor Conjunto deberá elaborar la Directiva de Estratégia Militar (DEMIL) "Caso MALVINAS" La que deberá contener, como mínimo, previsiones de empleo para la ocupación incruenta y la consolidación de los objetivos, para su defensa eventual, para la instalación de un Gobierno Militar y de una Guarnición Militar, y previsiones de empleo para la Reserva Estratégica Militar (REM) Conjunta.

2) Fase 2: Preliminar

a) El Comité Militar determinará el día R con una anticipación, en lo posible, de 15 días al día D.

b) Las fuerzas conjuntas que se determinen deben estar en condiciones de ejecutar la operación a partir del 01 ABR 82.

3) Fase 3: Ocupación de los objetivos

a) Una vez iniciada la operación deberá concretarse en el menor lapso posible, aún cuando se hubiere perdido la sorpresa táctica.

- /// -

ES COPIA ... NAL

Vicecom... ...NANDEZ
Jefe Dep...

- /// -

b) Se procurará evitar causar bajas y/o daños a la población y a sus bienes materiales.

c) Desde el primer momento se procurará captar a la población y asistirla en sus necesidades.

4) Fase 4: Consolidación de los objetivos

a) Mantendrá la aptitud necesaria para consolidad y eventualmente dfender la zona insular ocupada.

b) Apoyará las acciones del Gobierno Militar a partir de su establecimiento y las tareas que cumplan los otros campos del Potencial Nacional.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Vicecomodoro JORGE ... FERNANDEZ
Jefe Depart...

COPIA Nº 10
COMITE MILITAR (EMC)
BUENOS AIRES
MAR 82
ST - 256

ANEXO 6 (Situación Estratégica Militar) A LA DIRECTIVA DE ESTRATEGIA MILITAR Nº 1/82 (CASO MALVINAS)

1. SITUACION ESTRATEGICA DE GRAN BRETAÑA

a. Situación del Poder Militar

Obra en poder del Estado Mayor Conjunto (Jef II - Icia).

b. Capaciadades del enemigo

Ver Apéndice 1.

c. Factores de fuerza y debilidad

Ver Apendice 2.

2. SITUACION DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR

Ver Apéndice 3.

Vice... Jefe Dep...

APENDICE 1

(CAPACIDADES DEL ENO (POSTERIORES DIA D) AL ANEXO 6 (Situación Estratégica Militar) A LA DEMIL Nº 1 "S"/82 (CASO MALVINAS)

ENUMERACION	ORDEN DE PROBABILIDAD	ORDEN DE PELIGROSIDAD
1. Destacar una FT Naval para recuperar las islas con efectivos equivalentes a 2 Br I (+), con capacidad para proveer posteriormente apoyo logístico, detección e interceptación AA, ASup y Asub, arribo al área a partir día D+15.	2	3
2. No reaccionar militarmente intentando la recuperación de las islas por medio del reclamo ante organismos internacionales, Santa Sede y Medios de presión de diversa índole.	6	7
3. Intentar la recuperación de las islas mediante el empleo de una FT Naval (idem capacidad 1) coordinada y simultáneamente con el ataque por parte de CH en el TOS y ANEA	5	1
4. Desgastar las fuerzas propias mediante el accionar de 1/2 submarinos nucleares y golpes de mano a instalaciones y personal.	1	4

- /// -

ES COPIA ... ORIGINAL

Vicecomodoro ... Gómez
Jefe Departamento ...

- /// -

5. Llevar a cabo acciones de hostigamiento general en todo el territorio insular y continental mediante la interrupción del tráfico marítimo, bloqueos, etc., con o sin declaración de guerra.	3	6
6. Ejecutar desembarco aerotransportado con base en ISLA ASCENCION de 400/800 paracaidistas en C-130 H o KC 130, con apoyo naval y aéreo.	4	2
7. Idem 6, sin apoyo naval ni aéreo.	7	5

ES COPIA FIEL [illegible] ORIGINAL

Vicecomod [illegible]

Jefe Dep [illegible]

S E C R E T O

MEDIOS NAVALES QUE SE APRECIA UTILIZARA EL ENEMIGO PARA CONFORMAR SU FT

1. 1PAL con Harrier VTCL y Helicóptero A/S (10/15 Aviones)

2. 6/8 DD convencionales con misiles Sup/Sup, artillería AA, artillería ASup., y Armas Antisubmarinas-Propósito Defensa Múltiple AA, Cortinado Antisubmarino y Apoyo de Fuego Directo a nivel de compañía.

3. 1 Crucero con Artillería de 6" par Apoyo general de Fuego a nivel de Batallón y Helicópteros.

4. Buques Tanqués.

5. 3/5 Transportes con EDPV o similares.

En la zona se considera posible la presencia de 1/2 Sm. nucleares.

ES COPIA [illegible]

Vicecomodoro [illegible] FERNANDEZ
Jefe Dep [illegible] Programas Acc.

S E C R E T O

SECRETO

TABLA DE DISTANCIAS / TIEMPOS

DESDE	VD 10 Nds	VD 15Nds	VD 20Nds	DISTANCIA
CHIPRE (POR SUEZ)	35 d.	23 d.	17d + 12H	8.400
CHIPRE (POR MEDITERR)	32 d + 12 H	21 d + 15 H	16 d	7.800
HONG-KONG (POR OC IND)	37 d + 12 H	25 d	19 d	9.000
BORNEO (POR OC INDICO)	33 d + 18H	22 d + 12 H	17 d	8.110
HONG-KONG (POR OC PAC)	48 d + 18H	32 d + 12 H	24 d + 10H	11.70[illegible]
BORNEO(POR OC PACIFICO)	46 d + 6H	30 d + 18 H	23 d + 3H	11.10[illegible]
BELICE (POR OC ATLANTICO)	27 d + 12 H	18 d + 6 H	13 d + 16H	6.60[illegible]
BELICE (POR OC ATLANTICO)	27 d + 12 H	18 d + 6 H	13 d + 16H	6.60[illegible]
DIEGO GARCIA	27 d + 12 H	18 d + 6 H	13 d + 16H	6.50[illegible]
GIBRALTAR (DIRECTO)	25 d	16 d + 15 H	12 d + 12H	6.00[illegible]
GIBRALTAR (POR SUDAF)	35 d	23 d + 10 H	17 d + 12H	8.40[illegible]
METROPOLI	37 d + 12 H	25 d	18 d + 18H	9.00[illegible]

Vicecomodoro [illegible]
Jefe Departamento [illegible]

SECRETO

22\